



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**ESCUELA DE POSGRADO**

**PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN  
GESTIÓN PÚBLICA**

Estudio de caso sobre la fiscalización del transporte urbano en la  
ciudad de Lima, 2022

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:**

Maestra en Gestión Pública

**AUTORA:**

Chipana Chininin, Katherine ([orcid.org/0000-0003-4209-444X](https://orcid.org/0000-0003-4209-444X))

**ASESOR:**

Dr. Perez Perez, Miguel Angel ([orcid.org/0000-0002-7333-9879](https://orcid.org/0000-0002-7333-9879))

**CO-ASESORA:**

Dra. Narvaez Aranibar, Teresa ([orcid.org/0000-0002-4906-895X](https://orcid.org/0000-0002-4906-895X))

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Gestión de Políticas Públicas

**LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:**

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

**LIMA – PERÚ**

**2023**

## **DEDICATORIA**

A mis padres: Porque gracias a su apoyo  
he podido enfocarme en mi y lograr mis metas.

## **AGRADECIMIENTO**

Agradezco tanto a mis padres por su dedicación hacia a mí, todos estos años para que hoy en día pueda ser una profesional

## Índice de contenidos

|   |      |
|---|------|
| Carátula .....  | I    |
| Dedicatoria .....   | II   |
| Agradecimiento.....   | III  |
| Índice de contenidos.....                                       | IV   |
| Índice de tablas .....  | V    |
| Índice de gráficos y figuras .....                              | VI   |
| Resumen.....  | VII  |
| Abstract .....  | VIII |
| I. INTRODUCCIÓN .....   | 1    |
| II. MARCO TEÓRICO .....   | 5    |
| III. METODOLOGÍA .....  | 16   |
| 3.1. Tipo y diseño de investigación .....                       | 16   |
| 3.2. Categorías, Subcategorías y matriz de categorización. .... | 16   |
| 3.3. Escenario de estudio .....                                 | 19   |
| 3.4. Participantes .....  | 20   |
| 3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos .....      | 22   |
| 3.6. Procedimiento .....  | 22   |
| 3.7. Rigor científico .....                                     | 23   |
| 3.8. Método de análisis de datos .....                          | 23   |
| 3.9. Aspectos éticos .....                                      | 25   |
| IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN .....                                | 25   |
| V. CONCLUSIONES .....   | 36   |
| VI. RECOMENDACIONES .....                                       | 38   |
| REFERENCIAS.....  | 39   |
| ANEXOS .....  | 46   |

## Índice de tablas

|   |    |
|---|----|
| Tabla 1. Subcategorías de la Categoría Fiscalización de transporte Urbano ..            | 19 |
| Tabla 2. Caracterización de participantes .....   | 21 |
| Tabla 3. Criterios de inclusión y exclusión.....  | 22 |
| Tabla 4. Tablas de resultados de la categoría; Fiscalización de transporte urbano.....  | 27 |
| Tabla 5. Coeficiente de coocurrencia categoría Fiscalización de transporte urbano ..... | 29 |
| Tabla 6. Matriz de categorización .....   | 50 |

## Índice de gráficos y figuras

|  |    |
|--|----|
| <b>Figura 1.</b> <i>Figura descriptiva de la categoría Fiscalización de transporte urbano.....</i> | 28 |
| <b>Figura 2.</b> <i>Figura inferencial de la categoría Fiscalización de transporte.....</i>        | 30 |
| <b>Figura 3.</b> <i>Redes de Alcance responsabilidad administrativa con vehículo informal.....</i> | 31 |
| <b>Figura 4.</b> <i>Redes de Medida preventiva con deposito .....</i>                              | 32 |
| <b>Figura 5.</b> <i>Redes de Acta de no conformidad con infracción.....</i>                        | 33 |
| <b>Figura 6.</b> <i>Redes de apoyo policial con operativo.....</i>                                 | 34 |
| <b>Figura 7.</b> <i>Redes Deposito vehicular con Apoyo logístico.....</i>                          | 35 |

## RESUMEN

Nuestro objetivo en el presente trabajo de investigación era agregar conocimiento científico existente cuando se trata de actividades de fiscalización en el sector del transporte urbano por parte del Estado. El trabajo de investigación tuvo como propósito analizar el proceso de Fiscalización de transporte urbano en la ciudad de Lima e identificaron los alcances y las limitaciones de dicha actividad en lo que respecta al transporte urbano, del cual se utilizó el método de la investigación cualitativa, uno de los resultados que podemos apreciar es que como alcance principal en nuestra investigación tenemos la responsabilidad administrativa en el conductor relacionado a los vehículos informales y en las limitaciones se hallan principalmente la falta de apoyo policiales dichos operativos de fiscalización.

**Palabras clave:** fiscalización, Lineamientos Normativos, Transporte Urbano.

## **ABSTRACT**

Our objective in the present research work was to add the existing scientific knowledge when it comes to control activities in the urban transport sector by the State. The purpose of the research work was to analyze the process of Inspection of urban transport in the city of Lima and identified the scope and limitations of said activity in regards to urban transport, from which the qualitative research method was obtained, one of The results that we can appreciate is that as the main scope of our investigation we have administrative responsibility in the driver related to informal vehicles and the limitations are mainly the lack of police support for said control operations.

**Keywords:** inspection, Regulatory Guidelines, Urban Transport.



## **I. INTRODUCCIÓN**

Desarrollarse integralmente y para mejorar sus vidas de las personas como expresión de justicia social es la primera tarea del Estado. Una situación común y que se refleja en Latinoamérica, es la desorganización institucional pública (superposición, interferencia e injerencias institucionales) referida a las entidades involucradas con el control sobre la gestión de transporte público que en la mayoría de las ocasiones permite que en la actualidad persistan los problemas que enfrentan las grandes urbes con respecto al transporte y calidad de vida de los usuarios del servicio.

En la actualidad según, Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana, (2014) Santiago viene padeciendo problemas comunes a los sufridos por el resto de las grandes capitales del mundo, como es el incremento de congestión que se hace más complejo y alargarse a medida que haya más automóviles presentes en la ciudad. Además, según las tendencias de desarrollo se ha proyectado que la capital contará para el año 2025 con aproximadamente 2,7 millones de autos, más del doble que se tuvo en 2012 unos (1,3 millones), lo cual generará una enorme presión sobre la infraestructura vial según el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Recientemente, la Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana de Chile (2014) ha manifestado que uno de los mecanismos para resolver la problemática del transporte es mediante la creación de la Autoridad Única en la ciudad que se encargue de los aspectos de reglamentación, fiscalización y control del sistema de transporte.

A pesar de que el Perú cuenta con un abundante marco legal para el control del transporte y el tránsito nacional, muy a menudo no existe una definición o interpretación clara de la ley, lo que genera superposiciones, interferencias e interferencias entre los dos países. Las autoridades reguladoras tienen diferentes jurisdicciones, lo que a menudo resulta en conflictos, duplicaciones y denegaciones de responsabilidad. En razón de lo expuesto, se produce de manera cotidiana la fragmentación de la planeación y gestión del transporte. Este hecho ha complicado en mayor grado el desarrollo de políticas públicas integrales que den solución a la

problemática del transporte, Independientemente de la región a la que ingresen, el modo de transporte de que se trate o la población beneficiaria de este servicio.

En el ámbito local, especialmente en Lima, el transporte crea oportunidades económicas y sociales, facilita el comercio, el acceso a mercados y servicios. Los límites de accesibilidad y alojamiento han sido superados por el rápido crecimiento de los distritos en tan solo unos años. La planificación urbana y los sistemas de transporte, la creación de vehículos, el aumento de la contaminación ambiental, el aumento del malestar social y los conflictos entre el gobierno y la población exige soluciones políticas, medidas prácticas para cambiar la situación actual. El problema descrito lleva a que sin una adecuada regulación en materia de transporte no es posible lograr el desarrollo general de la sociedad, por lo que la implementación periódica de medidas de control permitirá controlar y reducir el nivel de informalidad, y evitar los accidentes, robos, secuestros, etc.

En esa línea, finalmente ante la problemática expuesta se propone llevar una investigación que detecte los factores asociados en las actividades de fiscalización y cuáles de ellos incide más en el servicio de transporte; los esfuerzos recientes para reformar para el transporte urbano en la capital de Lima, los desafíos que enfrentó el Estado peruano para poner en práctica sus decisiones y establecer un marco de funciones normativas fundamentales es un tema interesante. Todo esto cobra mayor relevancia cuando se considera que este es uno de esos sectores que se ha caracterizado por un mayor grado de informalidad a lo largo de las décadas, cuya consecuencia es la inseguridad para los ciudadanos y servicios poco eficientes que no se abastecen para la mayoría de limeños, es así que a una urgencia de unificar el transporte en Lima nace en este contexto tras opinión de diversos especialistas recalcan la necesidad de garantizar el Sistema Integrado de Transporte (SIT) que de acuerdo a la Ley 30900, promulgada en diciembre del 2018 . Específicamente en lo que se refiere a los organismos públicos. para la presente investigación nos enfocaremos de aquella encargada de la fiscalización del transporte público para Lima y callao, dicha institución pública se le conoce como organismo técnico especializado del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, y se encarga de organizar,

implementar y administrar el SIT o Sistema Integrado de Transporte para Lima y Callao. Cabe señalar que su Dirección de Fiscalización y Sanción es el órgano de gobierno que lleva a cabo actividades específicas de control en las áreas de cumplimiento de los documentos normativos vigentes y prestación de los servicios; los requisitos de accesibilidad y permanencia que deben cumplir los operadores, conductores y vehículos para la prestación de estos y servicios auxiliares; la función y eficacia del registro administrativo de conductores, conductores y vehículos relacionados con estos servicios; sin perjuicio de la legislación nacional, en materia de competencia de la entidad, así como de la imposición de sanciones por infracciones a las normas, depende de la competencia de la Dirección Ejecutiva . Este estudio es importante porque pretende contribuir a una mejor comprensión de esta entidad pública de fiscalización, con el título: Estudio de caso sobre la Fiscalización del transporte Urbano en la Ciudad de Lima,2022. Como tal se plantearon los problemas de investigación que a continuación se muestran: Como problema general, ¿Cómo es el proceso de la fiscalización de transporte urbano en la ciudad de Lima,2022? y como problemas específicos ¿cuáles son los alcances del proceso de la fiscalización de transporte urbano en la ciudad de Lima,2022?, ¿cuáles son las limitaciones del proceso de fiscalización de transporte urbano en la ciudad de Lima, 2022? Para llevar a cabo el estudio, se determinaron los siguientes objetivos de investigación: como objetivo general: Analizar el proceso de la fiscalización de transporte urbano en la ciudad de Lima,2022; como objetivos específicos: Analizar cuáles son los alcances del proceso de la fiscalización de transporte urbano en la ciudad de Lima 2022, Revelar cuales son las limitaciones del proceso de fiscalización de transporte urbano en la ciudad de Lima,2022

A continuación, recordamos que la relevancia de la investigación es teórica, metodológica y social. El componente teórico del estudio. es teóricamente relevante porque analiza los Reglamentos de transporte, la directiva de fiscalización de una entidad pública, existen muy pocas investigaciones sobre este tema. En este sentido, las contribuciones incluyen enriquecer la búsqueda actual de información sobre las

políticas públicas de transporte y lineamientos normativo para los servicios de transporte, que por último intentar mejorarlo.

Este trabajo es de importancia práctica, será de mucha ayuda en la identificación de los problemas más apremiantes en el campo de transporte, ya que permite evidenciar los impactos positivos y/o negativos que se derivan para hacer cumplir las leyes, políticas públicas y reglamentos de la Ciudad de Lima.

En el ámbito metodológico, la investigación te permite aprender nuevas estrategias para proporcionar servicios de transporte público en la ciudad, considerado como el punto clave para la mejora del servicio, el método utilizado arroja resultados válidos y confiables.

A un nivel social práctico, la investigación contribuye a principios generales, tendencias objetivas y, en última instancia, tendencias que pueden mejorar el proceso de fiscalización de transporte público de pasajeros y por ende contribuir a la solución de optimizar el proceso de acciones de fiscalización en dicha institución pública. Este trabajo de investigación hará un aporte positivo, porque será posible identificar a la larga, factores que mejoran la calidad de vida en los usuarios del transporte público y la efectividad del sistema de Transporte atendiendo los problemas que existen en la política pública para el desarrollo de la Ciudad Metropolitana de Lima.

## II. MARCO TEÓRICO

A nivel nacional Castillo (2020). Este trabajo tiene como objetivo identificar los actores y factores clave en los sistemas de transporte. Apoyar a los municipios de Lima con incentivos para mejorar el desempeño de los actores y servicios del sistema. Se han examinado los principales componentes del Sistema de Transporte Urbano de Lima y se ha determinado que la creación de una sola institución, la adopción de términos contractuales y la política pública son los más importantes para cada componente. La conexión entre la influencia del agente y la dependencia es la misma. La ATU es el actor principal del sistema, y el MTC, Ositran y la Municipalidad de Lima también son actores significativos. Sin embargo, debido a la falta de apoyo y metas estratégicas que permitan el cambio y desarrollo del transporte urbano en nuestra capital, actores como los transportistas y sindicatos también se han asociado con los demás participantes del sistema. La regulación del tráfico urbano y la confianza de los usuarios son dos objetivos, sin embargo, con los que la mayoría de los actores están de acuerdo. La educación ciudadana, sin embargo, no prevé actividades específicas para lograr estos objetivos. Una clasificación establecida de incentivos clave es si tendrá un impacto significativo en el sistema de transporte urbano de Lima. Asimismo, se encontró que los objetivos están en conflicto con la asociación de Transportes, las Empresas de Transporte, como la remodelación de carreteras, la formalización de las empresas de transporte, el tráfico urbano y los precios fijos. Con pocas excepciones, los estudios han encontrado que estos dos estímulos son los más significativos para actores del sistema. La solicitud se basa en ciertos requisitos, como las leyes publicadas del Congreso, promover la política pública, aumentar la inversión y brindar certeza jurídica, la responsabilidad de ATU como inversionista y promotor de políticas públicas; especialmente como parte de una oferta de financiación. El país, principal impulsor, consideró la implementación del transporte urbano y buses eléctricos, el establecimiento de sistemas de integración de rutas y buses, transporte urbano metropolitano e integrado en la ciudad de Lima capital como parte de las sugerencias para optimizar los servicios del Sistema. Además, la creación de un sistema integrado que combina las rutas de Línea 1, Metro y autobús ofrece a los usuarios la mejor ruta. Ejecución de proyectos de tránsito e integración de tráfico Urbano introduce una tarjeta

única como forma de pago establecida para cumplir con todas las especificaciones de la ATU, así como un programa de incentivo laboral para permitir que más personas que actualmente participan en la actividad de transporte público se transfieran a otras actividades económicas.

Sánchez (2020) En este estudio se investigan los desafíos que enfrenta el Estado peruano. Mientras ponen sus decisiones en acción y construyen un marco concretamente en uno de los sectores que históricamente ha sido, un marco regulatorio eficiente el sistema de movilidad urbana se distingue por la precariedad de sus intervenciones. Para ello, se examina, contrasta y analiza el caso de la Gestión del Transporte Urbano. Indicando los elementos que afectaron el desempeño de sus funciones. A lo largo de los años 2007 a 2014, hubo dos pasos de regulación y control. Los gobiernos con ideologías políticas divergentes tienen puntos de vista diferentes sobre el sistema de transporte. La ciudad de Lima. Los resultados apoyan la tesis general del estudio: factores que incidieron en la configuración del sistema de transporte urbano de Lima durante esos años. Eran el juego político establecido entre, que servía como estructura de gobierno de la ciudad. Autoridades, proveedores de transporte y las capacidades administrativas y técnicas de la agencia examinada.

Tapia (2019) Para conocer si el Ministerio de transportes cumple con la prevención de Accidentes de Tránsito en los servicios de Transporte de Pasajeros a Nivel Nacional, se ha utilizado un enfoque cualitativo. Para generar una teoría empírica de las acciones que realiza el Ministerio para cumplir con sus obligaciones legales, administrar y controlar el tránsito y el transporte con el fin de prevenir los accidentes de tránsito en los servicios de transporte nacional de pasajeros, se empleó un enfoque inductivo basado en un modelo interpretativo. El estudio incluyó un estudio de caso en el que se les pidió a los funcionarios estatales que habían sido delegados por Ministerio de Transporte para participar en la ejecución de las funciones legislativas, administrativas y de control del transporte y el tránsito por carretera. que compartieran su conocimiento y experiencia sobre el tema en una entrevista. Los hallazgos de la investigación incluyen lo siguiente: no es suficiente tomar acciones para evitar que

ocurran accidentes de tránsito, a pesar del manejo y control de las normas que el Ministerio de Transporte ha dictado para los servicios de transporte.

Guillermo y Tello (2018) En su metodología con un punto de vista de estudio cualitativo cuyo propósito es el análisis del Reglamento Normativo del Transporte Urbano en Lima; en los aspectos teóricos, temas como servicios de transporte público, metropolitano y sus fases, asignación nivel de fiscalización municipal, se dice que la Interpretación de la Constitución, teniendo en cuenta los mayores intereses es el transporte de pasajeros. Finalmente, sugerir alternativas para mejorar el contrato, la legalidad y los beneficios sostenibles. Una de ellas es cambiar el contrato de concesión; la otra es cambiar los reglamentos municipales, como parte de la resolución de problemas, se hizo el proyecto de Ley sobre la creación de la Autoridad de Transporte Urbano, que Integra la funcionalidad de todas las entidades dedicados al transporte urbano en la ciudad de Lima.

Inca (2017) Con esta investigación está basado en una contribución al conocimiento científico existente sobre movilidad urbana. Dado que este estudio tiene el objetivo es identificar los problemas con los servicios de transporte urbano, los mejores mecanismos para su crecimiento y la interacción entre los organismos reguladores y las empresas de transporte. para lo cual se ha utilizado un método cualitativo, este estudio es importante porque se está investigando sobre normativas, lineamientos y políticas públicas y se han investigado los cambios en 2015 y 2016 a través de entrevistas y otras herramientas. Este trabajo de investigación contribuirá positivamente al señalar problemas existentes en la política pública local en cuanto a las opciones de transporte público disponibles en el área metropolitana de Lima, una vez hecho esto, debería poder encontrar estos problemas y aprender a solucionarlos. A la larga, esto mejorará la calidad de vida de quienes utilizan estos servicios y aumentará el rendimiento de los vehículos.

En el ámbito internacional vemos a Teopanta (2020) como herramienta para la identificación de rutas de tráfico urbano en la ciudad de Ambato' recauda aportes; Sobre su método usado inductivo-deductivo, literatura e investigación deductiva en áreas de campo y métodos de grupos focales utilizados para recopilar información: en plano de teoría, temas como: enfoques sociales del diseño, análisis estrategia competitiva, creación de prototipos y niveles, problemas del sistema transporte, cuya principal característica es la carencia y la ambigüedad de información

Pérez y Osal (2020), su estudio confirma que las grandes ciudades de los países latinoamericanos han crecido desproporcionadamente en una situación que crea más demanda del transporte, de los cuales el autobús es el medio de transporte más conveniente, Por lo tanto, la gente utiliza en gran medida el transporte público, que usualmente genera Caos y desorganización. El trabajo actual identificó y describe estos efectos adversos en la sociedad y medio ambiente en los países latinoamericanos, a través de un trabajo documental- descriptivo, se revisó la literatura sobre movilidad y sistemas de transporte de las principales ciudades latinoamericanas, se mostró los datos publicados por OLADE, OMS y CAF para cada efecto secundario a considerarlo. Es por eso que Casi el 0,43% de las vías está reservada para ciclistas y peatones; el autobús es principalmente el modo de transporte, la mayoría de los desplazamientos diarios se realizan en transporte público y es el más consumido, las emisiones de energía y CO<sub>2</sub> se pueden atribuir al transporte privado y el 69% de los accidentes son causados por el transporte en las zonas urbanas. Además, el metro tiene el menor impacto negativo en la sociedad y el medio ambiente, las consecuencias más significativas son los accidentes de tránsito y el elevado consumo energético es debido al sistema de transporte público.

Maillet y Carrasco (2018) Los aspectos políticos del proceso organizacional deben ser considerados si uno quiere comprenderlo completamente; estos aspectos han recibido hasta ahora poca atención en la literatura sobre administración pública. Este objetivo se ve favorecido por la noción de espíritu empresarial creada por la



economía política. El estudio de caso de Transantiago muestra que el componente estructural del poder corporativo es particularmente interesante. El proceso de regulación del transporte a través del estudio de caso de Santiago, la importancia de integrar las contribuciones conceptuales de la teoría de la fuerza de trabajo en una comprensión profunda del comportamiento organizacional y el proceso de rastreo aplicadas al caso de este sistema de transporte sugieren que las restricciones estructurales que deben superar las instituciones, cuyos efectos varían según se encuentren en la fase de entrega o en la fase de implementación, son la principal causa de su incapacidad para implementar preferencias. Una de las políticas más desconcertantes para los ciudadanos en los últimos años es el transantiago. Dado que el servicio era de tan mala calidad, los cambios en los contratos continuaron ocurriendo a lo largo de los más de diez años de operación del sistema. Desde el primer día de funcionamiento, esta mala calidad del servicio fue evidente. Comprender los desafíos de asegurar el cumplimiento de la regulación y el propio servicio se vuelve crucial en este contexto, donde la relación regulatoria entre operadores y el poder político a través de diversas herramientas de política pública se vuelve imprescindible.

Carranca (2017) La implementación del documento antes mencionado tiene sentido debido a la creciente congestión y saturación vial en la región metropolitana de Monterrey. Además, la introducción de la movilidad como componente de los asentamientos, la búsqueda permanente de mejoras ambientales y las evidentes carencias en el transporte público, dieron como resultado las propuestas de área urbana de Monterrey para crear valor para el transporte público. En cuanto a la metodología, la pregunta principal es “¿Qué marco legal le rige el transporte?” Describir el marco legal que rige el transporte; a nivel teórico temas como: derecho urbanístico, regulación del tránsito y movimiento, demografía y congestión del tránsito. En cuanto a la conclusión, se señala que, para superar la situación de estrés y la congestión del tráfico, es necesario regular el transporte de acuerdo con la normativa en forma puntual de acuerdo con la zona geográfica de la ciudad. Este marco legal describe las leyes relacionadas con el desarrollo urbano, el tránsito y el tráfico asignado a Nuevo León para determinar su situación jurídica actual. Federal, estatal,

metropolitana y municipal son las cuatro categorías utilizadas para describirlos. En Diagnóstico y Análisis del Transporte Público, examinamos los cambios en la red de transporte, el establecimiento de una agencia metropolitana con autoridad sobre el transporte público y la operación del área metropolitana de Monterrey, también examinamos la demografía de la población y los vehículos, la organización actual del transporte, la saturación de las carreteras, la segmentación modal, la geografía del flujo y las herramientas de financiación. Finalmente, cada conclusión se explica en un documento profesional que destaca los puntos más importantes de cada capítulo, así como la propia conclusión del autor.

Castaño y Galindo (2017) Tiene un estudio Método mixto una combinación de métodos cuantitativos y cualitativo porque reconoce la naturaleza se analizan varios aspectos en cierto estado, relacionado con varios eventos en cada municipio encuestado, pero con el tiempo lo hace cuantificable factores comunes debido a la exposición normas existentes o realidad social, este estudio se realizó con enfoque analítico-descriptivo, porque permite la implementación análisis principalmente de consecuencias causas, factores aleatorios y consecuencias sociales del desarrollo transporte no formal. Permite concluir que las comunas examinadas, pueden ser acreedores de responsabilidad administrativa por el control irrazonable de esta actividad de la informalidad, y en algunas comunas la formalización, aunque posible, no es renuente; por lo tanto, quien realiza esta actividad no es consciente de las consecuencias jurídicas en que incurre; su práctica; todo esto se debe a factores sociales como el desempleo y el bajo nivel educativo de las personas en esta profesión encontrar sustento para su hogar.

Fundamentación teórica.

Después de considerar el contexto, se sistematizaron las bases teóricas del estudio, abordando temas como: De acuerdo con la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, los municipios tienen la facultad de regular el transporte urbano en virtud del Decreto Supremo sobre Regulación del Tránsito Nacional. Se entiende por

Decreto Supremo N° 016-2009-MTC y el Reglamento Nacional de la Administración de Transporte rigen el transporte. 017-2009-MTC (22/04/2009).

#### DEFINICIÓN DE FISCALIZACIÓN DE TRANSPORTE URBANO:

Ley General de transporte y tránsito terrestre ley N° 27181 (1999) La fiscalización de transporte urbano comprende monitorear, detectar infracciones y aplicar sanciones por el incumplimiento de las leyes de transporte terrestre y normas actualizadas, de manera que promueva la operación transparente del mercado y el brindar más información al usuario. Las responsabilidades adicionales en las leyes y reglamentos del país se establezcan de conformidad con el artículo 14 de esta Ley.

Para Bermúdez (2016) Cuando hablamos de infracciones y sanciones, éstas deben ser mencionadas en la ley. Esto significa que no solo deben estar mencionados en la ley e implicar cuáles son las infracciones y cuáles podrían ser las sanciones, sino que también deben ir acompañado de una explicación de cómo se relacionan actualmente la infracción y la sanción. La infracción debe atribuirse específicamente a una conducta contraria a la ley, y ello da lugar a la imposición de una sanción prevista por el reglamento. La infracción administrativa es necesaria antes de que se pueda aplicar una sanción administrativa.

DIRECTIVA PARA EL CONTROL DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO EN LIMA Y CALLAO, RESOLUCIÓN DE LA PRESIDENCIA EJECUTIVA N° 150-2022-ATU/PE Versión V02, 2022.

Acción de Fiscalización: Es el conjunto de acciones y procedimientos de fiscalización, control o supervisión que la Dirección de fiscalización, a través del fiscalizador de Transporte, utiliza para comprobar que se están cumpliendo los requisitos reglamentarios, que rigen el transporte público de personas por vía terrestre, en todas las modalidades autorizadas por la ATU, así como las leyes nacionales y normas complementarias. Las siguientes categorías están incluidas en la inspección de los servicios de transporte urbano.

Por qué es necesaria la intervención y su alcance del fiscalizador.

Cuando la persona intervenida se acerca a la ventanilla lateral, el fiscalizador de Transporte se acerca y muestra la credencial que acredita su autoridad. Seguidamente se explica el motivo de la intervención y la creación de la Acción de Inspección, y se menciona el fundamento legal de su competencia fiscalizadora, facultades y obligaciones.

exhibición documental del vehículo

El fiscalizador de transporte ingresa la placa del conductor del vehículo en la consulta de títulos habilitantes y verifica el estado, vigencia y modalidad de los títulos habilitantes enumerados.

a) autorización de servicio.

b) Habilitación vehículo

El Acta de Inspección se diligenciará de conformidad y con posterioridad a esta Directiva si el fiscalizador de Transporte advierte que el servicio se está prestando sin los títulos habilitantes necesarios, también la impondrá y consignará las medidas preventivas que correspondan y los requisitos de funcionamiento y seguridad.

Si el operador cuenta con los títulos habilitantes en la Consulta, el fiscalizador de Transporte confirma la vigencia, modalidad, clase y restricciones de los siguientes, según corresponda, si el Operador posee los títulos habilitantes correspondientes.

a) Habilitación del conductor

b) La licencia de conducir.

c) Examen de inspección técnica del vehículo o CITV

d) Revisión de las condiciones del vehículo en materia de seguridad.

d) De ser necesario, SOAT o CAT.

Cuando no pueda confirmar la información en la Consulta de Títulos Habilitantes, el fiscalizador de Transporte solicita el SOAT o CAT físico, según corresponda.

Condiciones del proveedor del servicio.

El fiscalizador de Transporte sigue verificando que se cumplan los demás requisitos de condiciones técnicas y operativas del Operador, Conductor y Vehículo previstos en la normativa vigente. El fiscalizador de Transporte puede recopilar evidencia visual, auditiva, visual y/o similar durante la Acción de Inspección para respaldar la intervención y el resultado. Si no se encuentran sospechas de infracciones o incumplimientos durante la Acción de fiscalización, el fiscalizador completa el Acta de fiscalización utilizando el formato de acta conforme, lo firma y solicita que el interviniente también lo firme una copia. El interviniente recibe la Inspección del Acta, mientras que el Inspector de Transporte conserva la custodia del otro. Al llenar un Informe de Acta de conformidad en caso de que se descubran presuntas violaciones o infracciones durante la Acción de Inspección, el fiscalizador realiza un acta de no conformidad, por cada supuesta infracción encontrada.

De la acción de fiscalización y de las actas de fiscalización

Las actividades de fiscalización de campo se realizan para la utilización de los registros de inspección en la vía pública, en las infraestructuras de transporte y en las infraestructuras auxiliares. La siguiente información se puede encontrar en el Registro de actas que registra una supuesta infracción:

- a) Los nombres, apellidos y número de documento oficial de identidad del intervenido.
- b) El número de placa, en su caso.
- c) El sitio de la intervención.
- d) Las fechas y horas de inicio y finalización de la intervención.
- e) En su caso, identificación del operador o titular de la autorización (nombres y apellidos, razón social o razón social, RUC, o documento de identidad).
- f) La placa de rodaje
- g) El nombre e identificación oficial del fiscalizador de transporte.

- h) La firma del intervenido
- i) La firma del fiscalizador de transporte.
- j) En su caso, las observaciones del fiscalizador de Transporte.
- k) Cuando sea necesario, observaciones de la persona que intervino tiene la oportunidad de compartir sus observaciones en el campo de observación de hechos del intervenido con el fiscalizador de transporte. El fiscalizador de Transporte deberá D-001-2022-ATU/DFS V02 9 anotar esta información en el campo de observaciones del intervenido y/o en la casilla correspondiente si el conductor indica que no tiene observaciones.
- l) En su caso, prueba de evasión o rechazo de identificación, firma y entrega de documentos. El fiscalizador de transporte está obligado a anotar por escrito los intentos de fuga o las negativas a identificarse, firmar documentos o entregarlos en las casillas o campos designados para tal efecto.
- m) Una descripción de las conductas del intervenido que pudieran dar lugar a una infracción administrativa. El fiscalizador de Transporte da cuenta minuciosa de los hechos que descubre, los mismos hechos que deben estar presentes en un determinado tipo de infracción.
- n) Clasificar y agrupar las infracciones que puedan dar lugar a tal acto u omisión. El fiscalizador de transporte selecciona el código de infracción o incumplimiento que le corresponde a la luz de los hechos constatados.
- o) Las normas que tipifiquen ciertas conductas como infracciones a la ley o infracciones administrativas.
- p) Las sanciones necesarias que deban imponerse.
- q) El plazo de oportunidad para que el administrado realice sus reclamos o descargos por escrito.
- r) La autoridad competente para la sanción, con expresión de la norma que la confiere.

s) Las precauciones que se tomaron. El fiscalizador de transporte explica la(s) acción(es) preventiva(s) tomada(s) de acuerdo con las leyes vigentes.

Con el fin de asegurar que los administrados se apeguen a sus obligaciones reglamentarias, el fiscalizador de Transporte podrá desarrollar acciones de fiscalización de campo adicionales a las especificadas en esta Directiva, sin dejar de apegarse a las normas vigentes. Estas acciones de ninguna manera invalidan la Ley de transporte, la Acción de fiscalización o cualquier otro documento o prueba que se haya adquirido a través o como resultado de dicha acción.

La ATU está obligada a notificar a una autoridad competente infracciones que no están en su ámbito de competencia comunicándole dicha circunstancia por algún medio. Los fiscalizadores de transporte pueden contar con personal de apoyo para ayudar en las actividades de inspección.

### **III. METODOLOGÍA**

#### **3.1. Tipo y Diseño de la Investigación**

Para el estudio se utilizó una metodología cualitativa. Ñaupas, Valdivia, Palacios y Romero (2018) afirman que “la investigación cualitativa emplea recopilar y analizar datos sin preocuparse demasiado por la cantidad su objetivo es explorar, re ensamblar y explicar la realidad. Según Pérez et al, (2022) y su investigación se trabajó bajo un enfoque cualitativo.

##### **Diseño de investigación**

El diseño de investigación aplicado en el presente fue el estudio de caso de carácter holístico, según se indican métodos empíricos apropiados para el estudio de un problema o situación real Ñaupas, Valdivia, Palacios, y Romero (2018) para determinar el alcance de los estándares normativos para la implementación y análisis de las medidas de fiscalización del transporte urbano en Lima. Del Rincón y Latorre (1994) argumentan que los estudios de casos deben ser vistos como una estrategia de toma de decisiones. Sus verdaderas fortalezas son su capacidad para generar hipótesis y descubrimientos, su flexibilidad para enfocarse en individuos, eventos o instituciones y su aplicabilidad a situaciones naturales.

#### **3.2 Categorías, Subcategorías y matriz de categorización:**

Este estudio incluye categorías y subcategorías, los siguientes términos, tal como se definen a continuación:

Categoría:

Fiscalización de transporte urbano:

Las responsabilidades en este sentido incluyen monitorear, identificar infracciones y sancionar actos de incumplimiento de las leyes de tránsito y tránsito vial, de manera que promueva el funcionamiento transparente del mercado y brinde mayor información al usuario.



subcategorías

Motivo de la intervención:

Vigilancia del cumplimiento de las normas de manipulación del transporte por carretera de su competencia, para lo cual es posible contratar empresas u organismos especializados con reconocida autoridad en materia de supervisión.

Documentos de Vehículo:

Portar la documentación del vehículo y la documentación relacionada a los servicios de transporte o actividades realizadas por dicho vehículo, así como acreditar que el conductor cuenta con licencia de conducir física o electrónica debe presentarlo a la autoridad designada de la fiscalización, la violación de esta obligación no es sancionable si la autoridad competente puede comprobar de forma independiente la existencia de la documentación del vehículo y la documentación relacionada a los servicios de transporte o actividades del vehículo la Tarjeta Única de Circulación del Vehículo, Título habilitante del vehículo, Tarjeta de propiedad del vehículo.

Documento del conductor:

La licencia de conducir es un documento oficial emitido en formato físico o electrónico para las autoridades competentes, lo que permite al propietario conducir un vehículo que permite al titular operar un vehículo utilizado en un sistema de transporte público de personas. Los conductores de vehículos deben asumir la responsabilidad administrativa por las infracciones de tránsito relacionadas con su comportamiento al conducir vehículos. Condiciones del operador de servicio:

Incluye disposiciones relativas a la determinación de la responsabilidad en el ámbito civil de los conductores, propietarios y transportistas por las consecuencias de los accidentes de tránsito, Certificado de Inspección Técnica Vehicular (CITV), Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). Elementos de seguridad: botiquín, extintor de fuego, triangulo, contar con parachoques delantero y posterior. Por las infracciones relacionadas con el estado técnico del vehículo, incluidas las infracciones de las normas relativas a las condiciones de trabajo de los conductores de vehículos, los propietarios de los

vehículos y, en su caso, el transportista deberá rendir cuentas conjunta e individualmente ante las autoridades administrativas. y servicios de transporte, protección y seguridad ambiental de conformidad con esta Ley y la normativa nacional.

Resultado de la fiscalización:

Si durante la Acción de Fiscalización, no se detecta presuntas infracciones o incumplimientos, el/la Fiscalizador/a de Transporte procede a llenar la Acta de Fiscalización, usando el formato (conforme), la suscribe y solicita la firma al/a la intervenido/a.

Si durante la Acción de Fiscalización, se detecta presuntas infracciones o incumplimientos, el/la Fiscalizador/a de Transporte procede a llenar una Acta de Fiscalización, usando el formato (no conforme), por cada presunta infracción detectada

La aplicación de medidas preventivas por parte de una autoridad competente deberá ajustarse a lo dispuesto en esta Cláusula; así como en los artículos 155 y 254 del Documento Unificado de Reglamento de la Ley N° 27444 de Procedimientos Administrativos Generales, aprobado por Decreto Supremo N° 006-2017-YUS, en su caso.”

Alcances:

Su propósito es establecer metas claras, simples y específicas que se intentarán durante el desarrollo del proyecto respectivo y cuyo logro conducirá a la culminación exitosa del proyecto. Este intervalo corresponde al concepto de "objetivo".

Limitaciones:

Indica las limitaciones o problemas que los investigadores enfrentarán al realizar la investigación. En este sentido, la limitación desde el punto de vista de Ávila (2001) es que por alguna razón no se ha explorado un aspecto del problema. Esto significa que cualquier limitación debe estar justificada.

Cabe señalar que se han desarrollado también Sub Categorías apriorísticas, las mismas que han sido formuladas teniendo en cuenta las teorías desarrolladas

respecto a la categoría Fiscalización de transporte urbano así como también los códigos correspondientes por cada una de las sub categorías, las mismas que han sido desarrolladas en el marco teórico de la presente investigación y se detallan en el siguiente cuadro:

**Tabla 1.**

*Subcategorías de la Categoría Fiscalización de transporte Urbano*

| <b>Categoría</b>                   | <b>Sub categorías</b>                | <b>Códigos</b>  |  |
|------------------------------------|--------------------------------------|---|--|
| Fiscalización de transporte urbano | Motivo de Intervención               | Intervención de vehículo<br>Facultad del Fiscalizador                                   |  |
|                                    | Documentos del Vehículo              | Título Habilitante<br>Vigencia del vehículo   |  |
|                                    | Documentos del Conductor             | Licencia de Conducir<br>Credencial del operador   |  |
|                                    | Condiciones del operador de servicio | SOAT<br>Revisión técnica<br>Condiciones de seguridad                                    |  |
|                                    | Resultado de la Fiscalización        | Acta de Conformidad<br>Acta de No Conformidad<br>Recomendaciones<br>Medidas preventivas |  |
|                                    | Alcances                             | Responsabilidad Administrativa  |  |
|                                    | Limitaciones                         | Apoyo policial  |  |
|                                    |                                      |   |  |
|                                    |                                      |   |  |
|                                    |                                      |   |  |

En la presente investigación también se propuso estudiar subcategorías emergentes, las mismas que surgieron en el desarrollo y/o proceso del estudio. Se ha desarrollado la Matriz de Categorización de la investigación, el mismo que se encuentra anexo al presente trabajo, según Strauss y Corbin (2002) señala que la categorización consiste en desarrollar conceptos a un nivel abstracto y juntar un conjunto de conceptos y subcategorías; así como también señala que consiste en determinar relaciones entre conceptos sobre una misma categoría.

### **3.3 Escenario de estudio:**

Hernández, Fernández y Baptista (2014) argumentan en este contexto que “el inicio de la investigación cualitativa es la presencia del investigador en el contexto de la iniciación inductiva” (p. 364). Este estudio se realizó en el contexto de la fiscalización de transporte urbano, en una entidad del área de la dirección de fiscalización y sanción contando aproximadamente con 400 trabajadores fiscalizadores de campo y personal administrativo un promedio de 150 trabajadores en Lima metropolitana, y el escenario en el que se ubican las entrevistas a los citados fiscalizadores de transporte se ubica en el distrito de Ate, donde se encuentra el citado organismo de fiscalización, su experiencia en este campo será valiosa para comprender mejor el proceso de control del transporte urbano en la ciudad de Lima capital a través de actividades regulatorias y gestionar dichas actividades.

### **3.4 Participantes:**

En esta investigación participaron diez fiscalizadores de transporte de la subdirección de fiscalización de la autoridad de transporte urbano personal especialista en la materia de fiscalización.

En efecto, los citados profesionales son expertos en el ejercicio de las potestades normativas en materia de gestión del transporte urbano, conocen el marco legal y los resultados alcanzados al respecto; además de las limitaciones y dificultades surgidas en el proceso de gestión, sus opiniones, comentarios y puntos de vista son valiosos. A estos funcionarios se les solicitó compartir su experiencia y conocimiento sobre el tema a través de entrevistas semiestructuradas, los 10 fiscalizadores tienen experiencia en diferentes zonas de la capital siendo Zona centro, Zona Este, Zona Norte, Zona sur y Zona corredores donde realizan los operativos de fiscalización en diferentes distritos de la ciudad de Lima.

Para determinar la muestra de este estudio se utilizó el método de muestreo no probabilístico de tipo intencional. O por conveniencia, el mismo que según Hernández, Fernández y Baptista (2014), está referido a la situación en la cual la elección de la muestra no depende de una probabilidad, sino que está basado en características del estudio o en el propósito que busca conseguir el investigador.

**Tabla 2.**  
*Caracterización de participantes*

| Participantes |                       |
|---------------|-----------------------|
| Descripción   |                       |
| Fiscalizador  | (E1) Zona Sur         |
| Fiscalizador  | (E2) Zona Sur         |
| Fiscalizador  | (E3) Zona Norte       |
| Fiscalizador  | (E4) Zona Norte       |
| Fiscalizador  | (E5) Zona Este        |
| Fiscalizador  | (E6) Zona Este        |
| Fiscalizador  | (E7) Zona Centro      |
| Fiscalizador  | (E8) Zona Centro      |
|               | (E9) Zona Corredores  |
| Fiscalizador  | complementarios       |
|               | (E10) Zona Corredores |
| Fiscalizador  | complementarios       |

**Tabla 3.***Criterios de inclusión y exclusión*

| <b>Participantes</b>                  | <b>Criterios de inclusión</b>  | <b>Criterios de exclusión</b>  |
|---------------------------------------|--|--|
| Personal de una entidad fiscalizadora | Personal fiscalizador de campo<br><br>Personal de Lima metropolitana<br>Personal acreditado para imponer actas de fiscalización<br><br>Participantes del área de la sub dirección de fiscalización<br><br>Antigüedad comprobada en actividades de fiscalización<br><br>Personal que ha firmado el consentimiento informado | Personal administrativo<br>Personal de apoyo en actividades de monitoreo de campo<br>Personal de otras áreas de la entidad |

*Nota:* Se han establecido unos criterios de inclusión y exclusión de cumplir los informantes para poder participar y formar parte de esta investigación

**3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos:**

El método utilizado en esta investigación, fue la entrevista semi estructurada. Estas entrevistas tienen un formato flexible que permite una discusión profunda de cada tema a medida que se desarrolla durante la entrevista a través de preguntas cruzadas y/o comentarios que surgen de forma natural durante la conversación. Una guía de entrevista sirvió como herramienta principal para la recopilación de información, sobre el proceso de fiscalización en una entidad pública en la ciudad de Lima. El instrumento es la guía de entrevista consta de 15 preguntas a los entrevistados como es el proceso de fiscalización

hasta la culminación de la misma actividad.

Hernández (2006), una entrevista es una reunión cuyo propósito u objetivo es el intercambio de información entre dos o más individuos, específicamente el entrevistador y los entrevistados o entrevistadas.

Asimismo, se tuvo como referencia científica el artículo publicado por Pérez et al. (2021), dichas entrevistas semiestructuradas se realizaron a partir de un cuestionario validado dicho instrumento por un validador experto de forma externa, así como por el asesor de la presente tesis Ver anexos.

### **3.6 Procedimiento:**

Elaborada la guía de entrevistas, se coordinó con los participantes el lugar, la fecha y hora para cada entrevistado. Las entrevistas fueron grabadas en archivos de audios virtuales y luego serán transcritas en Word de manera descriptiva, incluye el método utilizado para recopilar los datos, la clasificación (en categorías y subcategorías), la aplicación de intervenciones y la agrupación de códigos según sea necesario.

### **3.7 Rigor científico:**

Kerlinger y Lee (2002) afirmaron que la investigación científica debe ser sistemática, empírica y crítica: "sistemática" significa que existe un sistema en el que se realiza la investigación científica y los hechos no son aleatorios; la palabra "experimental" significa que los datos han sido recopilados y analizados, lo que significa críticamente que se evalúan y refinan constantemente. Puede gestionarse de alguna manera, más o menos flexible o abierta, o estructurarse de alguna manera, especialmente con un enfoque cualitativo, pero de ninguna manera es desordenado y asistemático (p.13). Por lo tanto, la investigación científica debe usar los métodos que los investigadores usan en su trabajo y deben tener las importantes cualidades de precisión y confiabilidad. Como tal, la tesis de maestría es el resultado de una investigación científica y se caracteriza por una preparación rigurosa; se presentan en un informe final tangible, monitoreado y de calidad medida.

La credibilidad se demuestra a través del examen de los registros y métodos utilizados para recopilar los datos, en este caso, las entrevistas con especialistas en la materia.

Fiabilidad Según Cortés e Iglesias (2004), estos resultados pueden ser aplicados a otros contextos particulares realizando un análisis de los datos incluidos en el cuerpo teórico del trabajo y sus anexos. En ese sentido, la confiabilidad la produce la discusión metódica entre todos los investigadores, que aclara cada situación cuando corresponde” (p. 44). Es decir, utilizando la información de las entrevistas a los inspectores de transporte, que se realizaron, se ser analizados, podrá confirmar los objetivos, presunciones y justificación de la investigación gracias a sus diversos puntos de vista y criterios de análisis.

### **3.8 Método de análisis de datos :**

Se toma en cuenta el análisis de los datos de la entrevista con el software atlas ti 9 el cual se hace:

1.-codificación de los datos, estableciendo el enraizamiento y densidad de los códigos pre

establecidos y los nuevos de la investigación.

2.-Determinación del coeficiente de coocurrencias consiste en identificar los códigos por cada sub categoría en los cuales tienen mayor relación.

3.- Categorización este procedimiento consiste en establecer las categorías y redes semánticas a partir del análisis de datos el cual sirvió para facilitar el análisis y discusión del resultado,

Según, se consideran varios modelos o trayectorias de análisis del diseño elegido y del tema de interés.



### **3.9 Aspectos éticos:**

El desarrollo de este estudio sigue los principios éticos de la investigación científica utilizando métodos apropiados; los resultados, por un lado, deben ser confirmados y aceptados por la comunidad científica y responder a las preguntas que plantea el estudio, como artículo científico de refuerzo de este aspecto ético tenemos a Pérez y Vera (2022) .El nivel de experiencia en el tema de un participante fue un criterio para la selección, se les dio a conocer y firmaron el consentimiento informado. El Guion de entrevista, ha sido previamente validado por un Especialista que tiene el grado de Magister en Gestión Pública, quien ha calificado el instrumento como valoración Muy Alto. Así mismo la investigación tiene originalidad y paso por turnito con un 15 % de similitud.

La investigación estará puesta en sustentación por un jurado imparcial que designe la Universidad Cesar Vallejo.

#### **IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN**

En esta etapa se describen los resultados, posterior a la aplicación de una entrevista semiestructurada realizado a 10 participantes (fiscalizadores de transporte). La información obtenida en las entrevistas fue la transcripción del audio detallado, posterior a ello se codifico las entrevistas por último la información obtenida mediante la codificación de las entrevistas. Se realizó la codificación respectiva en el software Atlas ti9, en base a los códigos consignados en la matriz de categorización obteniendo la siguiente tabla y figura; la cual se analizó detalladamente En el presente trabajo se presentan los principales resultados de la investigación, respecto al estudio de caso sobre la fiscalización de transporte urbano en la ciudad de Lima.

##### Resultados descriptivos

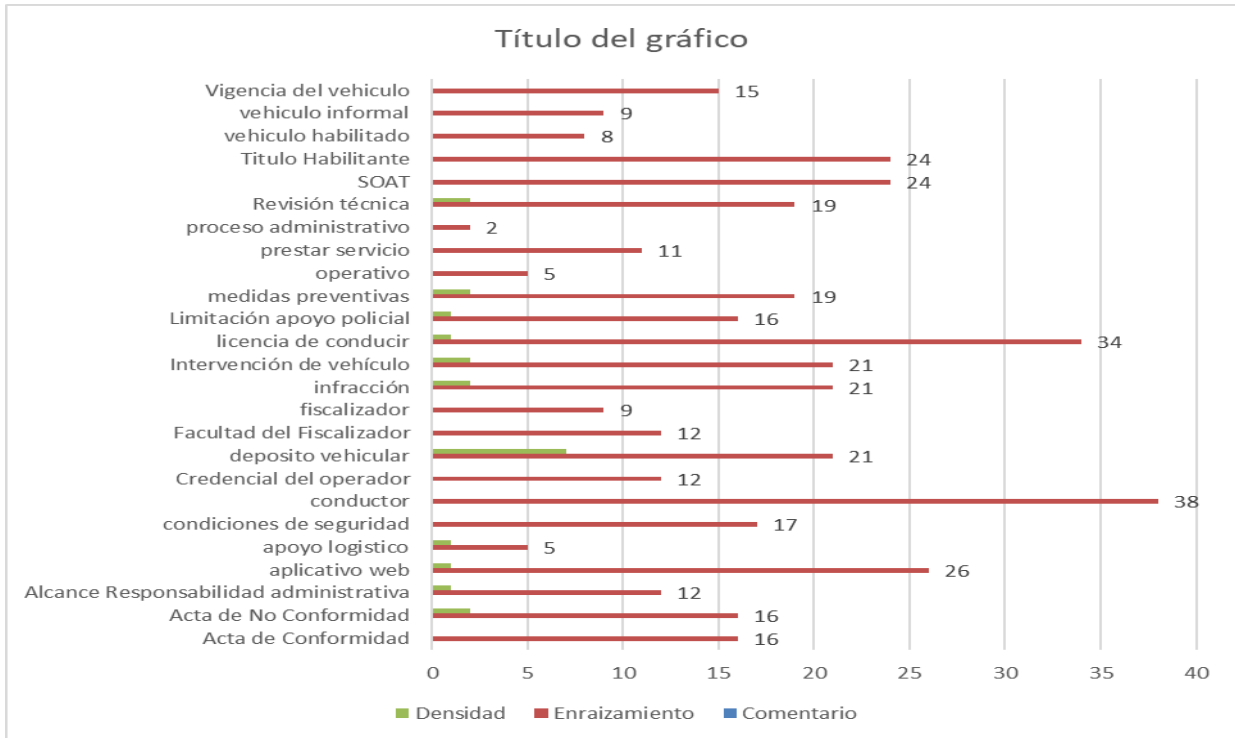
En la presente investigación, una vez realizadas las entrevistas, se ha procedido a procesar la información en el sistema Atlas Ti9 obteniendo los siguientes resultados:

**Tabla 4.***Tablas de resultados de la categoría; Fiscalización de transporte urbano*

| Código                                 | Enraizamiento | Densidad |
|--|---------------|----------|
| Acta de Conformidad                    | 16            | 0        |
| Acta de No Conformidad                 | 16            | 2        |
| Alcance Responsabilidad administrativa | 12            | 1        |
| Aplicativo web                         | 26            | 1        |
| Apoyo logístico                        | 5             | 1        |
| Condiciones de seguridad               | 17            | 0        |
| Conductor                              | 38            | 0        |
| Credencial del operador                | 12            | 0        |
| Deposito vehicular                     | 21            | 7        |
| Facultad del Fiscalizador              | 12            | 0        |
| Fiscalizador                           | 9             | 0        |
| Infracción                             | 21            | 2        |
| Intervención de vehículo               | 21            | 2        |
| licencia de conducir                   | 34            | 1        |
| Limitación apoyo policial              | 16            | 1        |
| Medidas preventivas                    | 19            | 2        |
| Operativo                              | 5             | 0        |
| Prestar servicio                       | 11            | 0        |
| Proceso administrativo                 | 2             | 0        |
| Revisión técnica                       | 19            | 2        |
| SOAT                                   | 24            | 0        |
| Título Habilitante                     | 24            | 0        |
| Vehículo habilitado                    | 8             | 0        |
| Vehículo informal                      | 9             | 0        |
| Vigencia del vehículo                  | 15            | 0        |

**Figura 1.**

*Figura descriptiva de la categoría Fiscalización de transporte urbano*



*Nota:* En la figura se observa la totalidad de códigos posterior al análisis descriptivo se observan 25 códigos de nuestra investigación de los cuales 10 códigos emergieron de los mismos participantes para ampliar nuestra investigación. De lo cual podemos observar que los códigos Conductor con 38 de enraizamiento, Licencia de conducir con 34 de enraizamiento, Aplicativo Web con 26 de enraizamiento, Título habilitante con 24 de enraizamiento y SOAT con 24 de enraizamiento son los más recurrentes en la investigación, se evidencia que los códigos conductor y licencia de conducir son los dos más altos, comparado con los demás códigos de la investigación.

## Resultados inferenciales

Posterior al análisis descriptivo de las categorías, se realizó el análisis inferencial de los códigos previamente identificados, empezando por la obtención de la tabla de coocurrencias, para empezar, se detalla las principales vinculaciones de los códigos de la categoría.

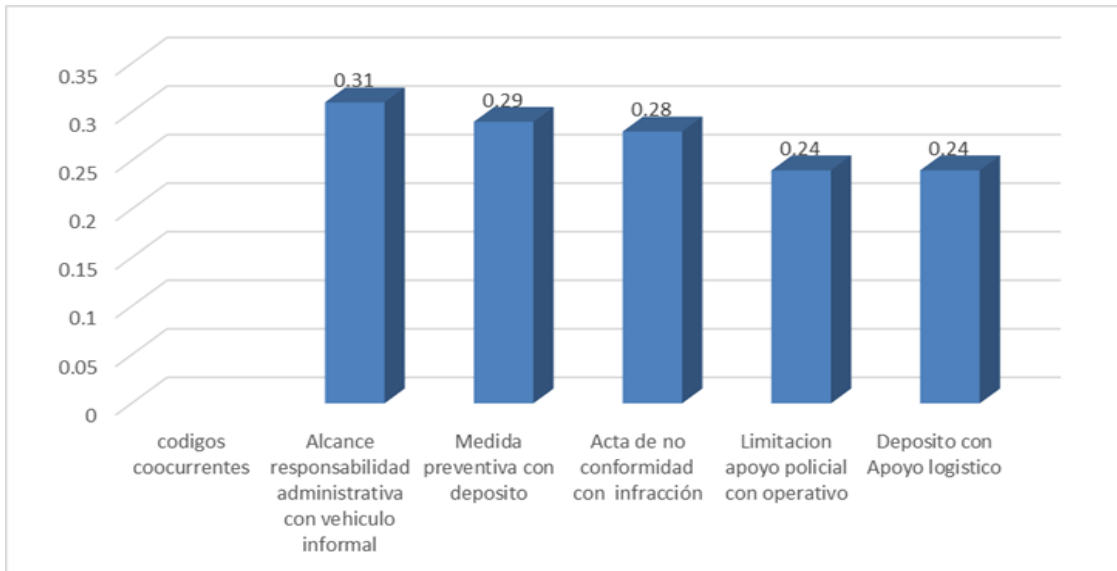
**Tabla 5.**

*Coeficiente de coocurrencia categoría Fiscalización de transporte urbano*

| códigos concurrentes | Alcance  |                                |                                       |  |                              |
|----------------------|--|--------------------------------|---------------------------------------|--|------------------------------|
|                      | responsabilidad administrativa con vehículo informal | Medida preventiva con deposito | Acta de no conformidad con infracción | Limitación de apoyo policial con operativo | Deposito con Apoyo logístico |
|                      | 0.31   | 0.29                           | 0.28                                  | 0.24                                       | 0.24                         |

**Figura 2.**

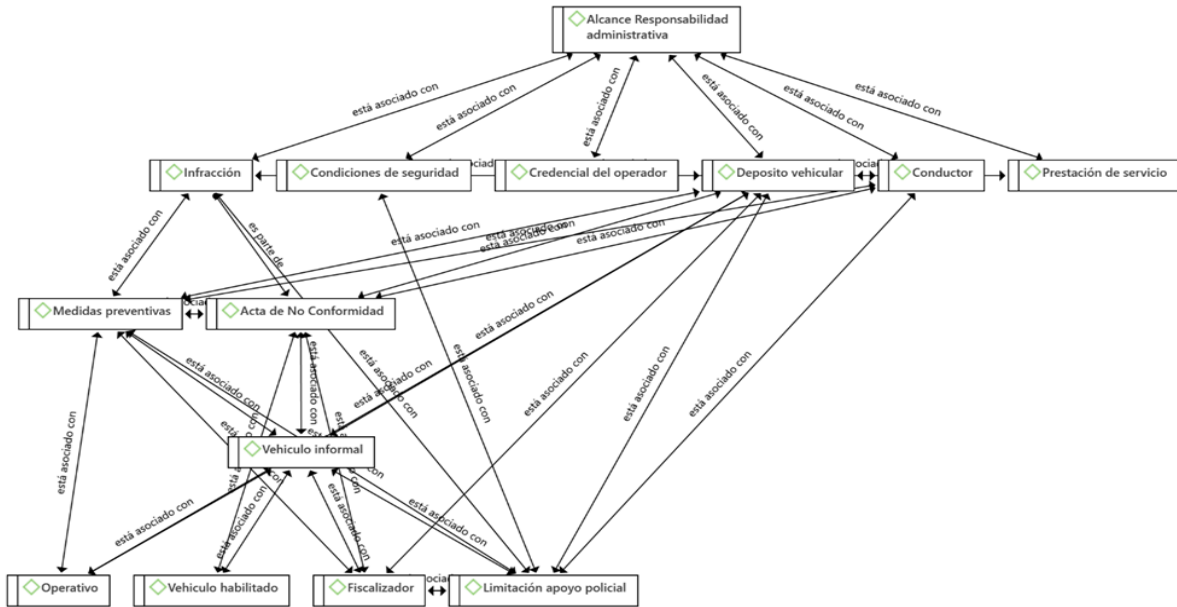
**Figura inferencial de la categoría Fiscalización de transporte**



Nota: De la tabla 1 y gráfico 4 se evidencia que se ha encontrado relación entre los códigos de la primera categoría y se muestra el código Alcançe responsabilidad administrativa con vehículo informal tienen un coeficiente de 0.31, Medida preventiva con Deposito 0.29, Acta de no conformidad con infracción 0.28, Limitación apoyo policial con operativo 0.24, Deposito con Apoyo logístico 0.24 de coeficiente respectivamente. En el cual Alcançe responsabilidad administrativa con vehículo informal es el coeficiente mayor comparado con los demás.

**Figura 3.**

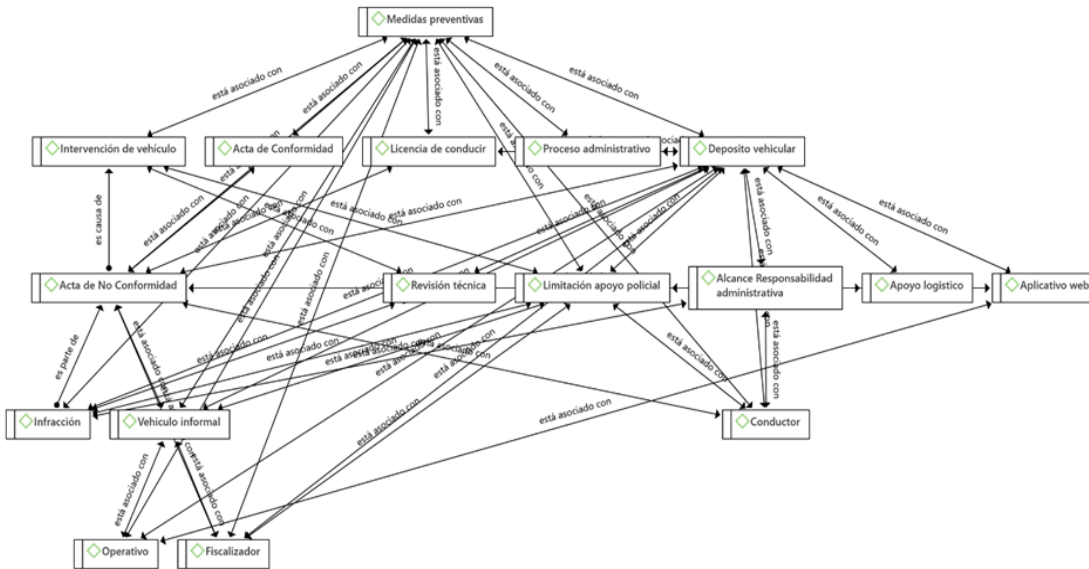
*Figura de redes de Alcance responsabilidad administrativa con vehículo informal*



*Nota:* Según la Figura 3 Vemos que por orden jerárquico predomina Alcance responsabilidad administrativa y está directamente relacionado a Infracción, las condiciones de seguridad, credencial del operador, deposito vehicular, conductor y prestación de servicio en las actividades de fiscalización luego vemos que la infracción se relaciona con medidas preventivas y es una parte del acta de no conformidad, y esta a su vez con vehículo informal que tiende a estar asociado a operativo, vehículo habilitado, fiscalizador y limitación apoyo policial, pues vemos que el vehículo informal tienen a ser una prioridad en los operativos de fiscalización también los vehículos habilitados intervenidos por los fiscalizadores pero a su vez se cuenta con una limitación de apoyo policial en la intervención de los vehículos informales.

**Figura 4.**

*Figura de Redes de Medida preventiva con Deposito*

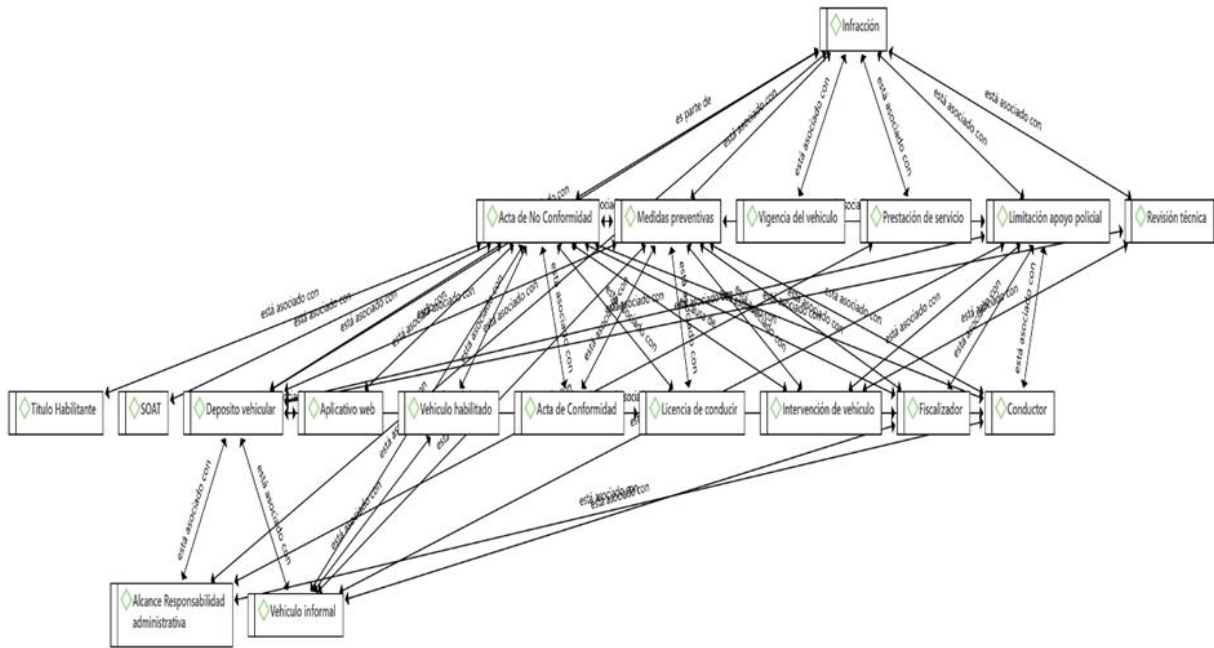


Nota: Vemos que en la figura de nuestra red semántica el código medidas preventivas está iniciando jerárquicamente y asociado a intervención de vehículo, acta de conformidad, licencia de conducir, proceso administrativo y deposito vehicular, para obtener una medida preventiva como primer paso se tiene que hacer la intervención de vehículo pedir la licencia de conducir al conductor también se tiene que iniciar un proceso administrativo y frecuentemente una medida preventiva que se aplica es el internamiento de vehículo a un depósito vehicular. Luego vemos que el acta de no conformidad está asociado a un vehículo informal y a su vez la infracción es parte de un acta de no conformidad, el conductor es quien asume la responsabilidad administrativa y se le impone un acta de no conformidad a su vez limitación de apoyo policial en las actividades de fiscalización.



**Figura 5.**

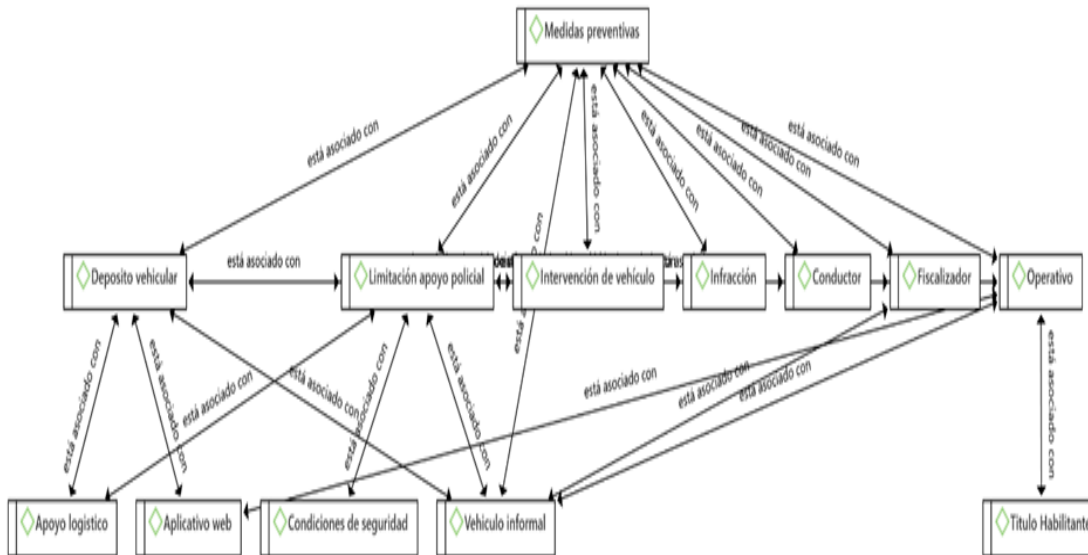
*Figura de Redes de Acta de no conformidad con infracción*



*Nota:* Según nuestra red vemos que Infracción está relacionado con Acta de no conformidad, medidas preventivas, vigencia del vehículo, prestación de servicio, limitación apoyo policial y revisión técnica. El acta de no conformidad se puede identificar la relación que va con el título habilitante, SOAT ,deposito vehicular, vehículo habilitado, acta de conformidad, licencia de conducir, intervención del vehículo, fiscalizador, el conductor a su vez está relacionado con la limitación de apoyo policial, vemos que el código deposito vehicular está relacionado directamente con el alcance de la responsabilidad administrativa del administrado y el vehículo informal el cual en las acciones de fiscalización de transporte urbano es llevado al depósito.

**Figura 6.**

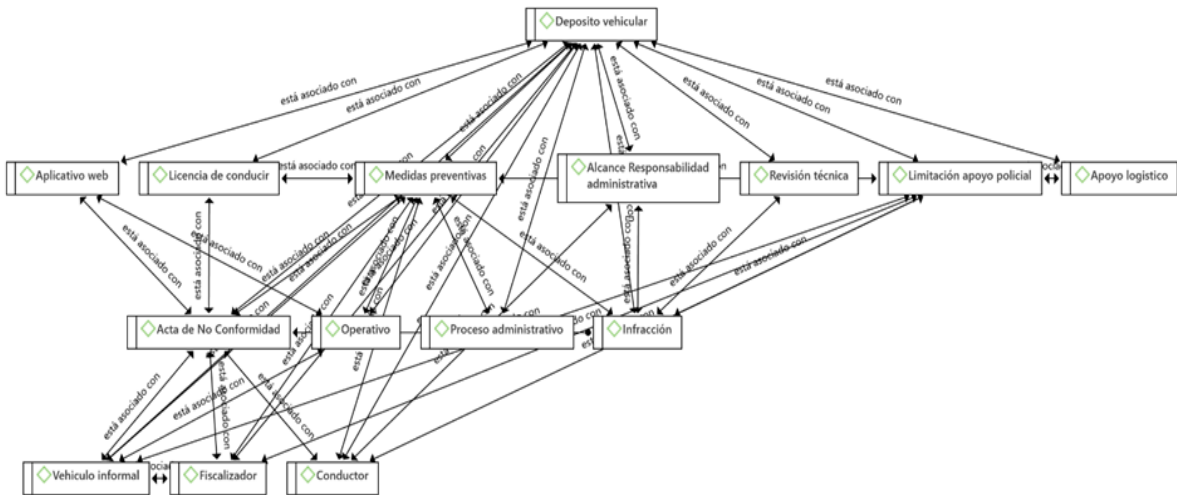
*Figura de Redes de apoyo policial con operativo*



*Nota:* En la figura se entiende que el código de Medida preventivas está en orden jerárquico y relacionado con deposito vehicular donde se tiene también una limitación de apoyo policial ,relacionado a la intervención de vehículos ,infacción ,conductor, fiscalizador ,operativo asociado al título habilitante, también se puede comprender que el depósito vehicular se asocia con el apoyo logístico y el aplicativo web para las actividades de fiscalización y la limitación apoyo policial relacionada con condiciones de seguridad y el vehículo informal.

**Figura 7.**

*Figura de Redes de Deposito vehicular con Apoyo logístico*



*Nota:* Vemos que el depósito vehicular está primero en el orden jerárquico y siguiéndole el aplicativo web, la licencia de conducir, medidas preventivas, alcance responsabilidad administrativa, revisión técnica, limitación apoyo policial, apoyo logístico están asociados entre sí, así como el acta de no conformidad con el aplicativo web, la licencia de conducir, la medida preventiva y se repite la asociación de acta de no conformidad con vehículo informal, fiscalizador y conductor.

## Discusión

En primer lugar, en los resultados hallados de nuestra investigación donde se encuentra una relación directa en que el alcance de la responsabilidad administrativa con un vehículo informal que presta servicio es una de los principales casos que se dan para que se realicen las actividades de fiscalización para cualquier distrito en Lima si se identifica como transporte informal se le inicia un procedimiento administrativo con una acta de no conformidad al vehículo que está prestando el servicio y a su vez si lleva dicha medida preventiva generalmente es llevar a ese vehículo a un depósito municipal, este resultado se refuerza con los hallazgos de Sánchez (2020) en su estudio donde se concluye que en la gestión de transporte que buscar mejorar las condiciones de los operadores formales, implementar servicios de transporte especiales y hacer que las rutas urbanas superpuestas sean más sensibles, la sanción a vehículos informales los cuales se les implementa la medida preventiva de depósito en caso contrario el chatarreo de unidades vehiculares infractoras. Todos ellos se han intentado implementar durante más de diez años, como se ha demostrado a lo largo de su investigación y que aún no se ha cumplido a totalidad dichas medidas a nivel más general, dado el objetivo central fue identificar los factores que afectaron las funciones de regulación y fiscalización del sistema de transporte urbano de dicha investigación.

Inca (2017) Su estudio respalda los hallazgos que se han hecho sobre la relación entre los estándares normativos establecidos por la Municipalidad Metropolitana de Lima que tiene como objetivo mejorar el sistema de transporte urbano. Esto se puede ver a través de los proyectos que se han hecho en el pasado como el Programa de Manejo de Residuos (chatarreo) aprobado bajo el Reglamento 1595-MML y el desarrollo de un sistema integrado de transporte público aprobado bajo el Reglamento 1613-MML, donde se realizan mejoras a través de la investigación, según expertos que trabajan en el marco de la gestión del transporte urbano, todas estas medidas siguen vigentes y hoy nuestro estudio es válido gracias a la normativa vigente del organismo encargado de dichas actividades de control y esto a su vez confirma que

estas operaciones han sido exitosas. También se refuerza lo de Tapia (2019) pues en materia de accidentes de tránsito su investigación se concluye en que la normativa sobre los servicios de transporte emitidos por el Ministerio de transportes y Comunicaciones, así como la gestión y control de los reglamentos en dicha materia no basta para evitar que se produzcan accidentes de tránsito, estas regulaciones aún son deficientes, vemos semejanza que en la actividad fiscalizadora de control pues a pesar que existe el alcance de la responsabilidad administrativa con los vehículos informales ,existe también una limitación de apoyo policial para realizar dichos operativos en donde se implican poner medidas preventivas como el depósito vehicular, dicha medida sirve para salvaguardar los bienes del estado y a su vez se cumpla con la disposición del procedimiento administrativo. Por su parte la investigación de Carranca (2017) a nivel internacional en Monterrey muestra cierta similitud con nuestros resultados pues su estudio concluye que, para superar la situación de estrés y la congestión del tráfico, es necesario regular el transporte de acuerdo con la normativa en forma puntual de acuerdo con la zona geográfica de la ciudad con las normas legales correspondientes pues existen aún muchas limitaciones respecto a la calidad del servicio de transporte.

## V. CONCLUSIONES

Primera:

Conforme al objetivo general planteado para nuestra categoría fiscalización de transporte urbano, del estudio realizado se evidencio que se cumplió con el mismo, toda vez que se han podido analizar la actividad de fiscalización de transporte urbano, dado que de los resultados inferenciales se evidenció el código de medidas preventivas se encuentra relacionado con el código deposito vehicular con un coeficiente de 0,29 esto se basa que una medida preventiva tiene como finalidad resguardar las condiciones de seguridad y salud, protegiendo el ambiente y los usuarios de transporte publico pues un propósito del Estado es promover el bienestar de la población y hacer un uso adecuado de las políticas públicas de transporte en beneficio común, durante los operativos si el vehículo tiene una medida preventiva se realizara el levantamiento de la unidad al depósito municipal, también vemos que la infracción está claramente relacionado con el acta de no conformidad con un coeficiente de 0,28, puesto que de no contarse con la misma no se podría recoger los hechos verificados de las acciones de fiscalización y poner una infracción respectiva de acuerdo a la escala de infracciones del mismo modo respecto a deposito vehicular se evidencio que está relacionado también con apoyo logístico con un coeficiente de 0,24 toda vez que un vehículo tiene como medida preventiva el internamiento al depósito vehicular municipal se tiene que tener todos los aspectos técnicos involucrados para su finalidad que logre ingresar al depósito. Cabe señalar que los propietarios de los vehículos cedidos al depósito municipal, además de la sanción correspondiente, están sujetos al coste de remolque de la unidad y por cada día de internamiento, las actividades de control tienen como finalidad vigilar el cumplimiento de la normativa aplicable. En caso de incumplimiento o violación por parte del transportista, conductor u operador, se deben iniciar acciones correctivas o sanciones administrativas.

## Segunda:

Asimismo, se agrega que la actividad fiscalizadora muestra de acuerdo al primer objetivo específico referido a analizar cuáles son los alcances del Proceso de la fiscalización de transporte urbano en la ciudad capital, se concluye en que se cumplió considerando en la investigación debido a que nuestros resultados muestran nuestros coeficientes más altos 0.31 como es el alcance de responsabilidad administrativa con vehículo informal es el principal motivo porque existe la fiscalización de transporte urbano puesto que es un problema grave que aqueja a Lima metropolitana en materia de transporte público, al utilizar un vehículo informal este pone en riesgo la integridad de los habitantes de la ciudad pues no está regulado ni supervisado como tal y no cuenta con las condiciones de acceso y permanencia para hacer servicio de transporte público y es por ello que durante las acciones de fiscalización se busca concientizar a los conductores de dichas unidades de transporte para que exista la formalización de los vehículos y estos cuenten con los requisitos y documentación obligatoria, así el público puede tener la seguridad que llegara a su destino, minimizando los accidentes de tránsito, robos y secuestros que perjudican a nuestra sociedad y atenta contra las normas de tránsito, al tener una autorización en Lima y Callao mejorara el servicio pues sus conductores y unidades estarán regido a la normativa de transporte urbano actual.

Tercero:

Asimismo, se agrega que de acuerdo al segundo objetivo específico referido a revelar cuales son las limitaciones del proceso de fiscalización de transporte urbano en la ciudad de Lima, 2022, se concluye en que se cumplió considerando en la investigación nuestros coeficientes que existe como principal limitación la falta de apoyo policial consignado en los operativos de fiscalización hacen que dichas actividades no sean de manera eficaz pues está muy arraigado el tema de informalidad en transporte con los conductores que hacen caso omiso a las normas por lo cual hay agresiones, secuestros en dichas actividades, durante los operativos con grúa, los fiscalizadores junto con la Policía de Tránsito, llevan a cabo el levantamiento de estas unidades, a pesar de la resistencia de algunos conductores, quienes intentan darse a la fuga para evitar ser infraccionado y evadir la medida preventiva.



## **VI. RECOMENDACIONES**

Se formula en función a cada conclusión propuesta. Por ejemplo:

De acuerdo a la primera conclusión la informalidad de los vehículos que prestan servicio o vehículos que contienen alguna falta se ve reflejado en las actas de no conformidad que tienden a infraccionar a los conductores. Se recomienda hacer uso de la normativa vigente reforzada con ordenanzas más coherentes y precisas para poder sancionar por faltas graves como es el caso del transporte informal ,también mayor propagación de información del uso de vehículos informales por medios de difusión masivos a la población darle los alcances como identificarlos para que no pongan en riesgo su integridad y ser víctimas de robos, secuestros al paso e incluso perder la vida por delincuentes que usan unidades para cometer crímenes.

En relación a la segunda conclusión se recomienda que el administrado tenga pleno conocimiento de sus deberes y derechos en el ámbito de transporte de pasajeros se debe que la mayoría de sanciones es por la falta de información que se da entre el conductor y la entidad fiscalizadora, para prestar el servicio de transporte los conductores deberían tener conocimiento de normativa básica y actualizarse en las nuevas disposiciones, ordenanzas o directivas que la entidad aplique y por ende informa a través de medios de comunicación como diarios el peruano y redes sociales

En relación a la tercera conclusión vemos que la falta de apoyo policial y logístico es una limitación en los operativos y a su vez el estado debería organizar la manera de tener más efectivos policiales para poder realizar dichas actividades y también mayor presupuesto para tener más apoyo logístico en espacios de depósitos municipales, con respecto a que los fiscalizadores han sido agredidos por no contar con el apoyo necesario debería establecer nuevas pautas para el delito de resistencia a la autoridad contra los servidores públicos de acuerdo al grado de peligro en el que establecen su función.

## REFERENCIAS

- Alvarado Aarts, L. y Van Schagen, I. (2006). Driving Speed and the Risk of Road Crashes: A Review. *Accident Analysis and Prevention*, 38(2), 215-224. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2005.07.004>
- Alvarado, D., Londoño, J. y Mendoza, J. (2021). *Investigación, definición y propuesta de valor respecto a un sistema eficiente de recaudo electrónico para el transporte público masivo formal en Lima Metropolitana* [Tesis de Maestría, Universidad ESAN]. <https://repositorio.esan.edu.pe//handle/20.500.12640/2396>
- Benites, M (2018). *Los mecanismos de control interno de las empresas de transporte urbano de pasajeros en el Perú. Caso: Empresa de servicio & transporte de pasajeros Guadalupe S.A Piura, 2018* [Tesis de Título Profesional, Universidad Católica Los Ángeles Chimbote]. <http://repositorio.uladech.edu.pe/handle/20.500.13032/6286?show=full>
- Bermúdez, H. (2016). *Revisoría Fiscal. Órgano Social*. Ediciones de la U.
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la investigación*. Pearson Educación.
- Bisquerra, R., Dorio, I., Gómez, J., Latorre, A., Martínez, F., Massot, I., Mateo, J., Sabariego, M., Sans, A., Torrado, M. y Vilà, R. (2009). *Metodología de la Investigación Educativa*. La Muralla, S.A.
- Bonnard, R. (1943). *Resumen de Derecho administrativo*. Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence.
- Carranca, H. (2017). *Diagnóstico, Análisis y Propuestas sobre el Transporte Público del Área Metropolitana de Monterrey* [Tesis de Maestría, Universidad Politécnica de Cataluña]. <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/111731>

- Carrillo-Arteaga, A. (2019). Movilidad urbana, transporte público y lineamientos para un plan de movilidad urbana en la Zona Metropolitana de Cancún. *Quivera Revista de Estudios Territoriales*, 21(2), 131-136.
- Castillo, R. (2020). *Incentivos para los actores del sistema de transporte Público Urbano en Lima Metropolitana para una optimización del servicio* [Tesis de Maestría, Universidad Esan]. <https://repositorio.esan.edu.pe//handle/20.500.12640/2040>
- Castaño, D., Galindo, C., López, J., Rocha, J., Soto, J. y Gamboa, Y (2017). Consecuencias sociojurídicas de la prestación informal del transporte Público. *Revista Erasmus Semilleros de Investigación*, 2(1). <https://journalusco.edu.co/index.php/erasmus/article/view/1347/2783>
- Celi, S. (2018). Análisis del comportamiento del transporte público a nivel mundial. *Espacios*, 39(18), 2-16.
- Dextre, J. y Tabasso, C (2007). *El lenguaje vial: El lenguaje de la vida*. Pontificia Universidad Católica del Perú.
- El Peruano. (2 de agosto de 2022). *Aprueban la Directiva N° D-001-2020-ATU/DFS, Versión V02, "Directiva de fiscalización del servicio de transporte urbano en Lima y Callao"*. <https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/aprueban-la-directiva-n-d-001-2020-atudfs-version-v02-d-resolucion-n-150-2022-atupe-2092662-1/>
- Equipo de Memoria Presidencial Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones de Chile (2014). *Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana*. Ministerio de transportes y comunicaciones de Chile [Archivo PDF]. <http://archivospresidenciales.archivonacional.cl/index.php/ficha-de-comision-asesora-presidencial-pro-movilidad-urbana>
- Escudero, J., Delfín, L. y Gutiérrez, L. (2008). *El estudio de caso como estrategia de investigación en las ciencias sociales* [Archivo PDF] <https://www.uv.mx/iiesca/files/2012/12/estudio2008-1.pdf>

- Flores, M (2016). *Formulación de políticas públicas de seguridad vial referidos a transportes alternativos (motos y bicicletas): Recomendaciones para la gestión local* [Tesis de Maestría, Pontificia Universidad Católica del Peru].  
<https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/7210>
- García, M. C., y Varela, O. (2018). *Caracterización del transporte formal e informal como problemática de la movilidad en Santiago de Cali* [Tesis de Maestría, Universidad ICESI].  
<https://repositorioslatinoamericanos.uchile.cl/handle/2250/2941569?show=full>
- Gaspar, T (2015). *Supervisión, Fiscalización y Sanciones en temas de Informalidad y Accidentes de Tránsito dentro de la SUTRAN Huancayo* [Tesis de Licenciatura, Universidad nacional del Centro del Perú].  
<https://repositorio.uncp.edu.pe/handle/20.500.12894/88>
- Gómez, S (2020). *Fiscalización* [diccionario.leyderecho.org](http://diccionario.leyderecho.org)  
<https://diccionario.leyderecho.org/fiscalizacion/>
- Gutiérrez, W. (2017). *La Constitución Comentada*. Gaceta Jurídica
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014). *Metodología de la Investigación*. Mc Graw-Hill.
- Inca, J. (2017) *Análisis de las disposiciones normativas del sector transporte dadas por la municipalidad metropolitana de lima con relación al servicio de transporte urbano en los años 2015 – 2016* [Tesis de Licenciatura, Universidad Cesar Vallejo].  
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/27252>

Laguna, G., Giovana, L. y Tello, S. (2018). *La regulación del transporte urbano en Lima: caso Metropolitano* [Tesis de Magister, Universidad Peruana de Ciencias Aplicada]. <https://repositorioacademico.upc.edu.pe/handle/10757/623572>

Maillet, A. y Carrasco S. (2019) Regulación y poder empresarial: el caso del transporte público en Santiago (2007-2017). *Revista de Administracao Publica*, 53(5), 942-959. <https://doi.org/10.1590/0034-761220180079>

Málaga, H. (2010). Medidas y estrategias para la prevención y control de los accidentes de tránsito: Experiencia peruana por niveles de prevención. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública*, 27(2), 231-236. [http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1726-46342010000200011&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1726-46342010000200011&lng=es&tlng=es).

Ministerio de Justicia. (1999). *Ley 27181* [Archivo PDF] [http://transparencia.mtc.gob.pe/idm\\_docs/normas\\_legales/1\\_0\\_3106.pdf](http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_3106.pdf)

Ministerio de Transporte y Comunicaciones. (2017). *Decreto Supremo que modifica el Reglamento Nacional de Administración de Transporte aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y establece otras disposiciones* [Archivo PDF]. <http://www.sutran.gob.pe/wpcontent/uploads/2017/06/DS-015-2017-mtc-que-modifica-el-reglamentonacional-de-admin-JUNIO-2017.pdf>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (25 de abril de 2018). Aprueban Texto Único del Reglamento de Tránsito Decreto Supremo N.° 016-2009-MTC [Archivo PDF]. <http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2020/06/Texto-%C3%A1nico-Ordenado-del-Reglamento-Nacional-de-Tr%C3%A1nsito-DS-N%C2%BA-016-2009-MTC.pdf>

Ministerio de Transporte y Comunicaciones. (21 de junio de 2017). *Decreto Supremo N° 017-2009-MTC*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/9919-015-2017-mtc>

Ministerio de Transporte y Comunicaciones. (s.f.) *Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao*. Recuperado el 9 de enero de 2022 de <https://www.gob.pe/institucion/atu/organizacion>

Ministerio de Transporte y Comunicaciones. (16 de agosto de 2009). *Decreto Supremo N° 033-2009-MTC*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/344422-033-2009-mtc>

Ministerio de Transporte y Comunicaciones. (24 de abril de 2010). *Decreto Supremo N° 021-2010-MTC*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/345010-021-2010-mtc>

Ministerio de Transporte y Comunicaciones. (5 de mayo de 2008). *Decreto Supremo N° 017-2008-MTC*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/10021-017-2008-mtc>

Ministerio de Transporte y Comunicaciones. (26 de abril de 2018). *Decreto Supremo N° 017-2009-MTC*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/9895-017-2009-mtc>

Ministerio de Transporte y Comunicaciones. (16 de agosto de 2017). *Plan Operativo Institucional 2018*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/informes-publicaciones/366326-plan-operativo-institucional-poi-2018>

Molina, J (2020). *Incumplimiento de la normativa que regula la prestación del servicio de transporte regular terrestre de personas: El caso del servicio entre Tarapoto y Yurimaguas* [Tesis de Maestría, Pontificia Universidad Católica del Peru]. <https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/17624>

Monje, C. (2011). *Metodología de la Investigación Cuantitativa y Cualitativa Guía Didáctica* [Archivo PDF]. <https://www.uv.mx/rmipe/files/2017/02/Guia-didactica-metodologia-de-la-investigacion.pdf>

Morón, J. (2010). Los actos-medida (medidas correctivas, provisionales y de seguridad) y la potestad sancionadora de la Administración. *Revista de Derecho Administrativo*, (9), 135-157.

Nalvarte, M. (2018). *Fiscalización al servicio de transporte según tamaño de las empresas en la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016* [Tesis de Maestría, Universidad Cesar Vallejo]. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/16175>

Ñaupas, H., Valdivia, M., Palacios, J. y Romero, H. (2018). *Metodología de la Investigación cuantitativa -cualitativa y redacción de tesis*. Ediciones la U.

Orbegoso, M. (2020). El Principio de Legalidad: Una aproximación desde el Estado Social de Derecho. *IUS ET VERITAS*, 60, 198-209. <https://doi.org/10.18800/iusetveritas.202001.010>

- Pérez, R. y Osal W. J. (2020). Impacto de los sistemas de transporte público latinoamericanos en la movilidad urbana y en el medio ambiente. *Publicaciones de Ciencia y Tecnología*, 13(2), 38-53.  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7474439>
- Pérez, M. A. y Julca Vera, N. T. (2021). Fundamento teológico del sentimentalismo moral en Adam Smith. *Revista De Filosofía*, 38(99), 12-20.  
<https://doi.org/10.5281/zenodo.5634961>
- Pérez, M., Rimari, M., Vera, T., Silva, E. y Mory, W. (2021). *Experiencia educativa de los alumnos de educación básica alternativa durante la pandemia de Covid-19*.  
<https://www.webofscience.com/wos/woscc/full-record/WOS:000823299600022>
- Quintana, A. y Montgomery, W. (2006). *Psicología: Tópicos de actualidad*. Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Ruiz, V. (2020). Derecho, bien común, seguridad y justicia. *Revista de Filosofía*, 52 (149), 12-45.
- Sánchez (2020). *A la reconquista del espacio vial: Un análisis de los factores que influyeron en las funciones de regulación y fiscalización del transporte urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima durante el periodo 2007-2014* [Tesis de Licenciatura, Universidad Antonio Ruiz de Montoya]  
<https://repositorio.uarm.edu.pe/handle/20.500.12833/2217?show=full>
- Santamaría, V. (2016). *El régimen jurídico general de la función inspectora*. Comares
- Strauss, A. y Corbin, J. (2002). *Bases de la investigación cualitativa: técnicas y procedimientos para desarrollar la teoría fundada*. Editorial Universidad de Antioquia.



Tapia, J. (2019). *Medidas preventivas en seguridad vial en el transporte nacional de pasajeros por carretera: Caso Ministerio de Transportes y Comunicaciones* [Tesis de Maestría, Universidad César Vallejo]. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/36860>

Teopanta, D. (2020). *Los sistemas comunicacionales como herramienta en el reconocimiento de rutas del transporte urbano de la ciudad de Ambato* [Tesis de Licenciatura, Universidad Técnica de Ambato]. <https://repositorio.uta.edu.ec/handle/123456789/31663>

Torres, M. (2017). *El transporte público urbano de autobuses en la ciudad de Santiago de Chile: Una propuesta de bases de licitación pública* [Tesis de Doctorado, Universidad de Lleida]. <https://www.tesisenred.net/handle/10803/403757#page=1>

Vasconcelos, E. (2018). *Las Condiciones de Movilidad Urbana en América Latina. Transporte y Desarrollo en América Latina*, 1(1), 111- 119.

Yañez, P., Martínez, D., Mitnik, O., Scholl, L. y Vázquez, A. (2019). *Sistemas de Transporte Urbano en América Latina y el Caribe: Lecciones y retos*. BID-Invest.

Zas Friz, J. (2020). *Derecho Municipal*. Fondo Editorial de la Pontificia Universidad Católica del Perú

## ANEXOS

### ANEXO 01. Matriz de Consistencia

| PROBLEMAS   | OBJETIVOS  | CATEGORÍA                          | SUBCATEGORÍA                          | CODIGOS  |
|---|--|------------------------------------|---------------------------------------|--|
| ¿Cómo es el proceso de la fiscalización de transporte urbano en la ciudad de Lima,2022?                   | Analizar el proceso de la fiscalización de transporte urbano en la ciudad de Lima,2022                           | Fiscalización de transporte urbano | Motivo de Intervención                | Intervención de Vehículo<br>Facultad del Fiscalizador                                    |
| ¿cuáles son los alcances del proceso de la fiscalización de transporte urbano en la ciudad de Lima,2022?  | Revelar cuales son los alcances del proceso de la fiscalización de transporte urbano en la ciudad de Lima,2022,  |                                    | Documentos del Vehículo               | Título Habilitante<br>Vigencia de modalidad de Transporte urbano<br>Licencia de Conducir |
| ¿cuáles son las limitaciones del proceso de fiscalización de transporte urbano de la ciudad de Lima,2022? | Revelar cuales son las limitaciones del proceso de fiscalización de transporte urbano de la ciudad de Lima,2022? |                                    | Documentos del Conductor              | Credencial del operador de Servicio  |
| ¿cuáles son las limitaciones del proceso de fiscalización de transporte urbano en la ciudad de Lima,2022? |  |                                    | Condiciones del Operador del Servicio | SOAT<br>Revisión técnica<br>Revisión de condiciones de Seguridad                         |
|   |  |                                    | Resultado de la Fiscalización         | Acta de Conformidad<br>Acta de No Conformidad  |
|   |  |                                    | Alcances                              | Indicación de recomendaciones<br>Indicación de medidas Preventivas                       |
|   |  |                                    | Limitaciones                          | Responsabilidad Administrativa<br>Informalidad   |

Tabla 6. Matriz de categorización

| CATEGORIA                          | SUBCATEGORIA                          | CODIGOS                        | GUIÓN DE PREGUNTAS DE LA ENTREVISTA  |
|------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|--|
| Fiscalización De transporte Urbano |                                       | Intervención de vehículo       | ¿Cuénteme usted como realiza la intervención de un vehículo?   |
|                                    | Motivo de Intervención                | Facultad del Fiscalizador      | ¿Cuénteme según su experiencia hasta donde abarca la facultad del fiscalizador en la intervención de vehículos?  |
|                                    | Documentos del Vehículo               | Título Habilitante             | ¿Cuénteme como verifica los títulos Habilitantes para el servicio de transporte urbano?  |
|                                    |                                       | Vigencia del vehículo          | ¿Cuénteme cómo verifica a vigencia del vehículo que presta servicio?   |
|                                    | Documentos del Conductor              | Licencia de Conducir           | ¿Cuénteme que elementos considera usted cuando revisa la licencia de conducir de los conductores del servicio?   |
|                                    |                                       | Credencial del operador        | ¿Cuénteme que elementos considera usted cuando revisa la credencial de los conductores de servicio?  |
|                                    | Condiciones del Operador del Servicio | De Servicio                    | ¿Cuénteme que elementos considera usted cuando revisa la credencial de los conductores de servicio?  |
|                                    |                                       | SOAT                           | ¿Cuénteme que elementos considera usted cuando revisa del seguro obligatorio de accidentes de tránsito?  |
|                                    |                                       | Revisión técnica               | ¿Cuénteme qué elementos considera cuando usted solicita la revisión técnica del vehículo?  |
|                                    | Resultado de la Fiscalización         | Condiciones de Seguridad       | ¿Cuénteme de qué manera realiza la revisión de condiciones de seguridad de los vehículos que prestan el servicio?  |
|                                    |                                       | Acta de Conformidad            | ¿En su área de trabajo que aspectos incluye en el acta de conformidad durante la fiscalización?  |
|                                    |                                       | Acta de No Conformidad         | ¿En su área de trabajo que aspectos incluye en un acta de no conformidad durante la fiscalización?   |
|                                    |                                       | Recomendaciones                | ¿Cuénteme usted que incluye cuando realiza una indicación de recomendaciones?  |
|                                    |                                       | Medidas                        | ¿Cuénteme usted que incluye cuando indica una medida preventiva durante la fiscalización?  |
|                                    | Alcances                              | Preventivas                    | ¿Considera usted que la responsabilidad administrativa en los intervenidos es el principal alcance que ha tenido la actividad de fiscalización? ¿Podría comentarme algún otro alcance? |
|                                    |                                       | Responsabilidad Administrativa | ¿Considera usted que el apoyo policial es una principal limitación en las actividades de fiscalización? Podría comentarme alguna otra limitación                                       |
| Limitaciones                       | Apoyo policial                        |                                |  |

## ANEXO 02: Cuadro de códigos

| Código                                   | Comentario | Enraizamiento | Densidad |
|--|------------|---------------|----------|
| o Acta de Conformidad                    |            | 16            | 0        |
| o Acta de No Conformidad                 |            | 16            | 2        |
| o Alcance Responsabilidad administrativa |            | 12            | 1        |
| o aplicativo web                         |            | 26            | 1        |
| o apoyo logístico                        |            | 5             | 1        |
| o condiciones de seguridad               |            | 17            | 0        |
| o conductor                              |            | 38            | 0        |
| o Credencial del operador                |            | 12            | 0        |
| o deposito vehicular                     |            | 21            | 7        |
| o Facultad del Fiscalizador              |            | 12            | 0        |
| o fiscalizador                           |            | 9             | 0        |
| o infracción                             |            | 21            | 2        |
| o Intervención de vehículo               |            | 21            | 2        |
| o licencia de conducir                   |            | 34            | 1        |
| o Limitación apoyo policial              |            | 16            | 1        |
| o medidas preventivas                    |            | 19            | 2        |
| o operativo                              |            | 5             | 0        |
| o prestar servicio                       |            | 11            | 0        |
| o proceso administrativo                 |            | 2             | 0        |
| o Revisión técnica                       |            | 19            | 2        |
| o SOAT                                   |            | 24            | 0        |
| o Título Habilitante                     |            | 24            | 0        |
| o vehículo habilitado                    |            | 8             | 0        |
| o vehículo informal                      |            | 9             | 0        |
| o Vigencia del vehículo                  |            | 15            | 0        |

**MATRIZ DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO**

**NOMBRE DEL INSTRUMENTO:**

**GUÍA DE ENTREVISTA SEMIESTRUCTURADA PARA FISCALIZACIÓN DE TRANSPORTE URBANO**

**OBJETIVO:** Analizar el proceso de la fiscalización de transporte urbano en la ciudad de Lima, 2022.

**CATEGORÍA QUE EVALÚA:**

Fiscalización de transporte urbano

**DIRIGIDO A:**

Fiscalizadores de una entidad fiscalizadora de Lima metropolitana

**APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR:**

Dr. Pérez Pérez Miguel Ángel

**GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR:**

Doctor en Psicología

**VALORACIÓN:**

|          |        |       |      |          |
|----------|--------|-------|------|----------|
| Muy alto | Alto x | Medio | Bajo | Muy bajo |
|----------|--------|-------|------|----------|



---

FIRMA DEL EVALUADOR

DNI 07636535

**VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO: GUÍA DE ENTREVISTA SEMIESTRUCTURADA PARA: FISCALIZACIÓN DE TRANSPORTE URBANO**

| N° | ASPECTO / CATEGORÍA e ítems   | Pertinencia 1 |    | Relevancia 2 |    | Claridad 3 |    | Sugerencias |
|----|---|---------------|----|--------------|----|------------|----|-------------|
|    |   | Si            | No | Si           | No | Si         | No |             |
|    | <b>CATEGORÍA 1: FISCALIZACIÓN DE TRANSPORTE URBANO</b>  |               |    |              |    |            |    |             |
|    | <b>Sub categoría 1: Motivo de intervención</b>  | x             |    | x            |    | x          |    |             |
| 1  | ¿Cuénteme usted como realiza la intervención de un vehículo?  |               |    |              |    |            |    |             |
| 2  | ¿Cuénteme según su experiencia hasta donde abarca la facultad del fiscalizador en la intervención de vehículos? |               |    |              |    |            |    |             |
|    | <b>Sub categoría 2: Documentos del vehículo</b>   | x             |    | x            |    | x          |    |             |
| 3  | ¿Cuénteme como verifica los títulos habilitantes para el servicio de transporte urbano?                         |               |    |              |    |            |    |             |
| 4  | ¿Cuénteme cómo verifica la vigencia del vehículo que presta servicio?   |               |    |              |    |            |    |             |
| 5  | ¿Cuénteme que elementos considera usted cuando revisa la licencia de conducir de los conductores del servicio?  |               |    |              |    |            |    |             |
| 6  | ¿Cuénteme que elementos considera usted cuando revisa la credencial de los conductores de servicio?             |               |    |              |    |            |    |             |
|    | <b>Sub categoría : condiciones de seguridad</b>   | x             |    | x            |    | x          |    |             |
| 7  | ¿Cuénteme que elementos considera usted cuando revisa del seguro obligatorio de accidentes de tránsito?         |               |    |              |    |            |    |             |
| 8  | ¿cuénteme qué elementos considera cuando usted solicita la revisión técnica del vehículo?                       |               |    |              |    |            |    |             |

|    |  |   |  |   |  |   |  |
|----|--|---|--|---|--|---|--|
| 9  | ¿Cuénteme de qué manera realiza la revisión de condiciones de seguridad de los vehículos que prestan servicio?   |   |  |   |  |   |  |
|    | <b>Sub categoría: Resultado de la fiscalización</b>  | x |  | x |  | x |  |
| 10 | ¿En su área de trabajo que aspectos incluye en el acta de conformidad durante la fiscalización?  |   |  |   |  |   |  |
| 11 | ¿En su área de trabajo que aspectos incluye en un acta de no conformidad durante la fiscalización?   |   |  |   |  |   |  |
| 12 | ¿Cuénteme usted que incluye cuando realiza una indicación de recomendaciones?  |   |  |   |  |   |  |
| 13 | Cuénteme usted que incluye cuando indica una medida preventiva durante la fiscalización?   |   |  |   |  |   |  |
|    | <b>Sub categoría : Alcances</b>  | x |  | x |  | x |  |
| 14 | ¿Considera usted que la responsabilidad administrativa en los intervenidos es el principal alcance que ha tenido la actividad de fiscalización? ¿Podría comentarme algún otro alcance? |   |  |   |  |   |  |
|    | <b>Sub categoría : Limitaciones</b>  | x |  | x |  | x |  |
| 15 | ¿Considera usted que el apoyo policial es una principal limitación en las actividades de fiscalización? Podría comentarme alguna otra limitación                                       |   |  |   |  |   |  |

**1 Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

**2 Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

**3 Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

**\_Nota:** Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para analizar la dimensión

Pérez Pérez Miguel Angel

---

Apellidos y nombres de evaluador DNI: 07636535

**MATRIZ DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO**

**NOMBRE DEL INSTRUMENTO:**

**GUÍA DE ENTREVISTA SEMIESTRUCTURADA PARA FISCALIZACIÓN DE TRANSPORTE URBANO**

**OBJETIVO:**

Analizar el proceso de la fiscalización de transporte urbano en la ciudad de Lima,2022.

**CATEGORÍA QUE EVALÚA:**

Fiscalización de transporte urbano

**DIRIGIDO A:**

Fiscalizadores de una entidad fiscalizadora de Lima metropolitana

**APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR:**

Mg. Vicuña Mena Paul Alberto

**GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR:**

Magister en Gestión Publica

**VALORACIÓN:**

|          |        |       |      |          |
|----------|--------|-------|------|----------|
| Muy alto | Alto x | Medio | Bajo | Muy bajo |
|----------|--------|-------|------|----------|



-----  
FIRMA DEL EVALUADOR

DNI 40424473.



**VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO: GUÍA DE ENTREVISTA SEMIESTRUCTURADA PARA: FISCALIZACIÓN DE TRANSPORTE URBANO**

| N° | ASPECTO / CATEGORÍA e ítems   | Pertinencia 1 |    | Relevancia 2 |    | Claridad 3 |    | Sugerencias |
|----|---|---------------|----|--------------|----|------------|----|-------------|
|    |   | Si            | No | Si           | No | Si         | No |             |
|    | <b>CATEGORÍA 1: FISCALIZACIÓN DE TRANSPORTE URBANO</b>  |               |    |              |    |            |    |             |
|    | <b>Sub categoría 1: Motivo de intervención</b>  | x             |    | x            |    | x          |    |             |
| 1  | ¿Cuénteme usted como realiza la intervención de un vehículo?  |               |    |              |    |            |    |             |
| 2  | ¿Cuénteme según su experiencia hasta donde abarca la facultad del fiscalizador en la intervención de vehículos? |               |    |              |    |            |    |             |
|    | <b>Sub categoría 2: Documentos del vehículo</b>   | x             |    | x            |    | x          |    |             |
| 3  | ¿Cuénteme como verifica los títulos habilitantes para el servicio de transporte urbano?                         |               |    |              |    |            |    |             |
| 4  | ¿Cuénteme cómo verifica la vigencia del vehículo que presta servicio?   |               |    |              |    |            |    |             |
| 5  | ¿Cuénteme que elementos considera usted cuando revisa la licencia de conducir de los conductores del servicio?  |               |    |              |    |            |    |             |
| 6  | ¿Cuénteme que elementos considera usted cuando revisa la credencial de los conductores de servicio?             |               |    |              |    |            |    |             |
|    | <b>Sub categoría : condiciones de seguridad</b>   | x             |    | x            |    | x          |    |             |
| 7  | ¿Cuénteme que elementos considera usted cuando revisa del seguro obligatorio de accidentes de tránsito?         |               |    |              |    |            |    |             |
| 8  | ¿cuénteme qué elementos considera cuando usted solicita la revisión técnica del vehículo?                       |               |    |              |    |            |    |             |

|    |  |   |  |   |  |   |  |
|----|--|---|--|---|--|---|--|
| 9  | ¿Cuénteme de qué manera realiza la revisión de condiciones de seguridad de los vehículos que prestan servicio?   |   |  |   |  |   |  |
|    | <b>Sub categoría: Resultado de la fiscalización</b>  | x |  | x |  | x |  |
| 10 | ¿En su área de trabajo que aspectos incluye en el acta de conformidad durante la fiscalización?  |   |  |   |  |   |  |
| 11 | ¿En su área de trabajo que aspectos incluye en un acta de no conformidad durante la fiscalización?   |   |  |   |  |   |  |
| 12 | ¿Cuénteme usted que incluye cuando realiza una indicación de recomendaciones?  |   |  |   |  |   |  |
| 13 | Cuénteme usted que incluye cuando indica una medida preventiva durante la fiscalización?   |   |  |   |  |   |  |
|    | <b>Sub categoría : Alcances</b>  | x |  | x |  | x |  |
| 14 | ¿Considera usted que la responsabilidad administrativa en los intervenidos es el principal alcance que ha tenido la actividad de fiscalización? ¿Podría comentarme algún otro alcance? |   |  |   |  |   |  |
|    | <b>Sub categoría : Limitaciones</b>  | x |  | x |  | x |  |
| 15 | ¿Considera usted que el apoyo policial es una principal limitación en las actividades de fiscalización? Podría comentarme alguna otra limitación                                       |   |  |   |  |   |  |

**1 Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

**2 Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

**3 Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

**\_Nota:** Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para analizar la dimensión



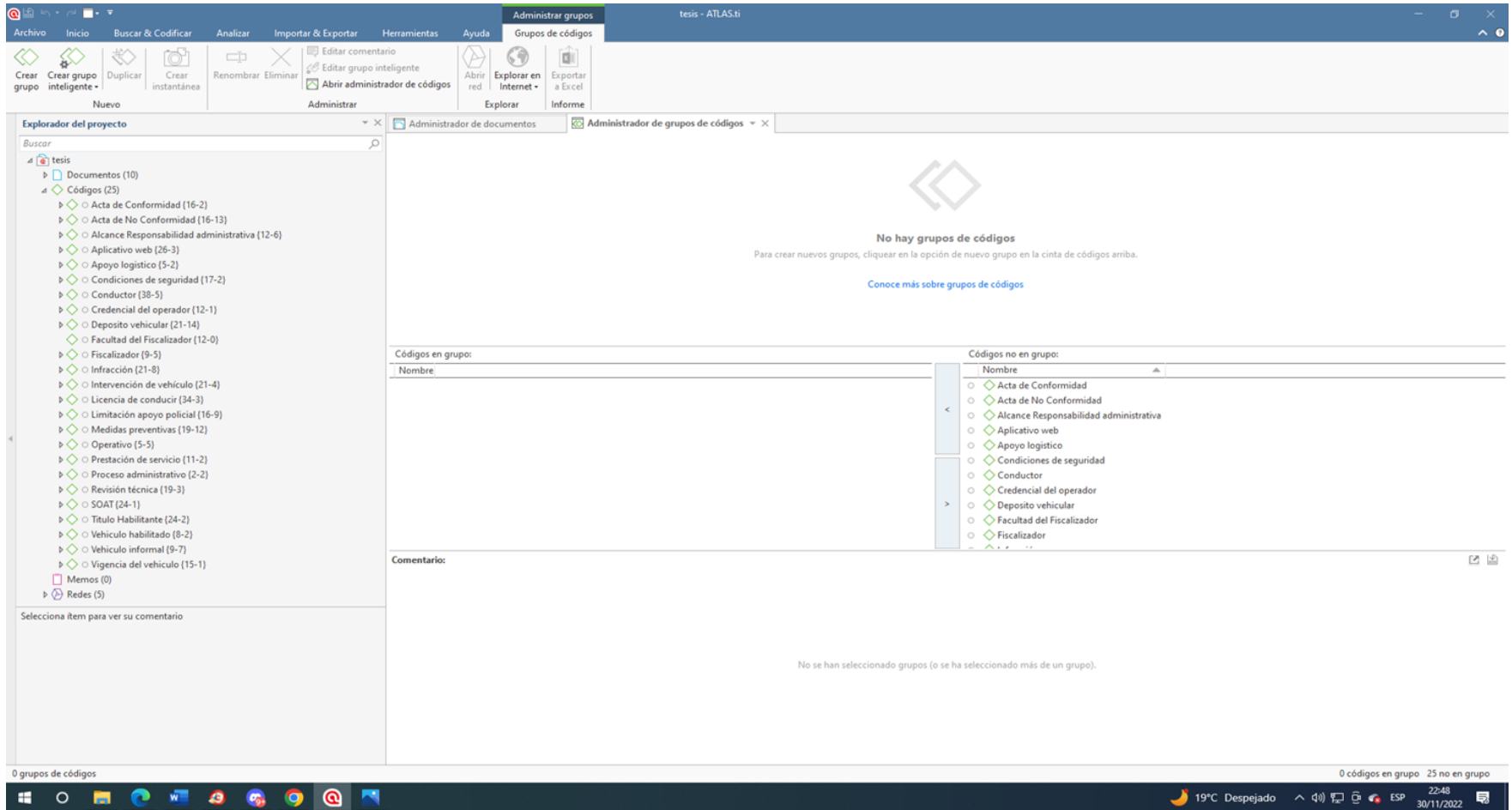

---

Apellidos y nombres de evaluador : Vicuña Mena Paul Alberto DNI: 40424473.

### ANEXO 03: Tabla de Concurrencia

|   | - Activo Conformidad G=16 |           | - Activo No Conformidad G=16 |           | - Alcance Responsabilidad administrativa G=12 |           | - aplicativo web G=26 |           | - apoyo logístico G=5 |           | - condiciones de seguridad G=17 |           | - conductor G=8 |           | - Central del operador G=12 |           | - densidad vehicular G=21 |           | - Facultad del Facilitador G=12 |           | - Facilitador G=9 |           | - Infacción G=23 |           | - Intención de vehículo G=21 |           | - licencia de conducir G=34 |           | - Limitación apropiada G=16 |           | - medios preventivos G=19 |           | - operativo G=5 |           | - prestar servicio G=11 |           | - proceso administrativo G=2 |           | - Revisión técnica G=19 |           | - SOAT G=24 |           | - Título Habilitante G=28 |           | - vehículo habilitado G=8 |           | - vehículo informal G=9 |           | - Vigencia del vehículo G=15 |           |   |      |   |      |   |      |
|---|---------------------------|-----------|------------------------------|-----------|---|-----------|-----------------------|-----------|-----------------------|-----------|---------------------------------|-----------|-----------------|-----------|-----------------------------|-----------|---------------------------|-----------|---------------------------------|-----------|-------------------|-----------|------------------|-----------|------------------------------|-----------|-----------------------------|-----------|-----------------------------|-----------|---------------------------|-----------|-----------------|-----------|-------------------------|-----------|------------------------------|-----------|-------------------------|-----------|-------------|-----------|---------------------------|-----------|---------------------------|-----------|-------------------------|-----------|------------------------------|-----------|---|------|---|------|---|------|
|   | cant                      | coeficent | cant                         | coeficent | cant  | coeficent | cant                  | coeficent | cant                  | coeficent | cant                            | coeficent | cant            | coeficent | cant                        | coeficent | cant                      | coeficent | cant                            | coeficent | cant              | coeficent | cant             | coeficent | cant                         | coeficent | cant                        | coeficent | cant                        | coeficent | cant                      | coeficent | cant            | coeficent | cant                    | coeficent | cant                         | coeficent | cant                    | coeficent | cant        | coeficent | cant                      | coeficent | cant                      | coeficent | cant                    | coeficent | cant                         | coeficent |   |      |   |      |   |      |
| - Activo Conformidad G=16                     | 0                         | 0.00      | 3                            | 0.10      | 0   | 0.00      | 1                     | 0.02      | 0                     | 0.00      | 1                               | 0.03      | 6               | 0.13      | 0                           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0                               | 0.00      | 1                 | 0.04      | 0                | 0.00      | 1                            | 0.04      | 0                           | 0.00      | 2                           | 0.06      | 0                         | 0.00      | 1               | 0.03      | 0                       | 0.00      | 1                            | 0.04      | 0                       | 0.00      | 1           | 0.03      | 2                         | 0.05      | 4                         | 0.11      | 1                       | 0.04      | 0                            | 0.00      | 0 | 0.00 |   |      |   |      |
| - Activo No Conformidad G=16                  | 3                         | 0.10      | 0                            | 0.00      | 0   | 0.00      | 1                     | 0.02      | 0                     | 0.00      | 0                               | 0.00      | 3               | 0.06      | 0                           | 0.00      | 1                         | 0.03      | 0                               | 0.00      | 2                 | 0.05      | 8                | 0.23      | 2                            | 0.06      | 1                           | 0.02      | 0                           | 0.00      | 2                         | 0.06      | 0               | 0.00      | 0                       | 0.00      | 0                            | 0.00      | 0                       | 0.00      | 2           | 0.05      | 1                         | 0.03      | 2                         | 0.05      | 1                       | 0.04      | 0                            | 0.00      | 0 | 0.00 |   |      |   |      |
| - Alcance Responsabilidad administrativa G=12 | 0                         | 0.00      | 0                            | 0.00      | 0   | 0.00      | 0                     | 0.00      | 0                     | 0.00      | 1                               | 0.04      | 1               | 0.02      | 2                           | 0.05      | 6                         | 0.22      | 0                               | 0.00      | 0                 | 0.00      | 0                | 0.00      | 1                            | 0.03      | 0                           | 0.00      | 0                           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0               | 0.00      | 0                       | 0.00      | 1                            | 0.05      | 0                       | 0.00      | 0           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0                       | 0.00      | 0                            | 0.00      | 5 | 0.14 | 0 | 0.00 |   |      |
| - aplicativo web G=26                         | 1                         | 0.02      | 1                            | 0.02      | 0   | 0.00      | 0                     | 0.00      | 0                     | 0.00      | 0                               | 0.00      | 3               | 0.05      | 5                           | 0.15      | 1                         | 0.02      | 0                               | 0.00      | 0                 | 0.00      | 0                | 0.00      | 0                            | 0.00      | 2                           | 0.04      | 4                           | 0.07      | 0                         | 0.00      | 0               | 0.00      | 1                       | 0.03      | 0                            | 0.00      | 0                       | 0.00      | 1           | 0.02      | 1                         | 0.02      | 7                         | 0.16      | 2                       | 0.06      | 0                            | 0.00      | 5 | 0.14 |   |      |   |      |
| - apoyo logístico G=5                         | 0                         | 0.00      | 0                            | 0.00      | 0   | 0.00      | 0                     | 0.00      | 0                     | 0.00      | 0                               | 0.00      | 0               | 0.00      | 0                           | 0.00      | 5                         | 0.24      | 0                               | 0.00      | 0                 | 0.00      | 0                | 0.00      | 0                            | 0.00      | 0                           | 0.00      | 0                           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0               | 0.00      | 1                       | 0.05      | 0                            | 0.00      | 0                       | 0.00      | 0           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0                       | 0.00      | 0                            | 0.00      | 0 | 0.00 |   |      |   |      |
| - condiciones de seguridad G=17               | 1                         | 0.03      | 0                            | 0.00      | 1   | 0.04      | 0                     | 0.00      | 0                     | 0.00      | 0                               | 0.00      | 5               | 0.10      | 0                           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 1                               | 0.04      | 0                 | 0.00      | 0                | 0.00      | 0                            | 0.00      | 0                           | 0.00      | 0                           | 0.00      | 1                         | 0.02      | 1               | 0.02      | 0                       | 0.00      | 1                            | 0.05      | 1                       | 0.04      | 0           | 0.00      | 1                         | 0.05      | 1                         | 0.03      | 0                       | 0.00      | 1                            | 0.04      | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |   |      |
| - conductor G=8                               | 6                         | 0.13      | 3                            | 0.06      | 1   | 0.02      | 3                     | 0.05      | 0                     | 0.00      | 5                               | 0.10      | 0               | 0.00      | 4                           | 0.09      | 4                         | 0.07      | 1                               | 0.02      | 0                 | 0.00      | 4                | 0.07      | 5                            | 0.09      | 11                          | 0.16      | 2                           | 0.04      | 5                         | 0.10      | 0               | 0.00      | 3                       | 0.07      | 1                            | 0.03      | 2                       | 0.04      | 3           | 0.05      | 7                         | 0.15      | 0                         | 0.00      | 0                       | 0.00      | 0                            | 0.00      | 0 | 0.00 | 1 | 0.05 | 0 | 0.00 |
| - Central del operador G=12                   | 0                         | 0.00      | 0                            | 0.00      | 2   | 0.06      | 5                     | 0.15      | 0                     | 0.00      | 0                               | 0.00      | 4               | 0.09      | 0                           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0                               | 0.00      | 0                 | 0.00      | 0                | 0.00      | 0                            | 0.00      | 0                           | 0.00      | 0                           | 0.00      | 3                         | 0.07      | 0               | 0.00      | 0                       | 0.00      | 0                            | 0.00      | 2                       | 0.10      | 0           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0                       | 0.00      | 0                            | 0.00      | 1 | 0.05 | 0 | 0.00 |   |      |
| - densidad vehicular G=21                     | 0                         | 0.00      | 1                            | 0.02      | 6   | 0.22      | 1                     | 0.02      | 5                     | 0.24      | 0                               | 0.00      | 4               | 0.07      | 0                           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0                               | 0.00      | 1                 | 0.03      | 3                | 0.08      | 0                            | 0.00      | 2                           | 0.04      | 5                           | 0.16      | 9                         | 0.29      | 1               | 0.04      | 0                       | 0.00      | 2                            | 0.10      | 2                       | 0.05      | 0           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0                       | 0.00      | 4                            | 0.15      | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |   |      |
| - Facultad del Facilitador G=12               | 0                         | 0.00      | 0                            | 0.00      | 0   | 0.00      | 0                     | 0.00      | 0                     | 0.00      | 1                               | 0.04      | 1               | 0.02      | 0                           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0                               | 0.00      | 0                 | 0.00      | 4                | 0.24      | 4                            | 0.24      | 0                           | 0.00      | 1                           | 0.03      | 0                         | 0.00      | 0               | 0.00      | 0                       | 0.00      | 0                            | 0.00      | 0                       | 0.00      | 0           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0                       | 0.00      | 0                            | 0.00      | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |   |      |
| - Facilitador G=9                             | 1                         | 0.04      | 2                            | 0.09      | 0   | 0.00      | 0                     | 0.00      | 0                     | 0.00      | 0                               | 0.00      | 0               | 0.00      | 0                           | 0.00      | 1                         | 0.03      | 4                               | 0.24      | 0                 | 0.00      | 1                | 0.03      | 1                            | 0.03      | 1                           | 0.02      | 2                           | 0.05      | 1                         | 0.04      | 0               | 0.00      | 0                       | 0.00      | 0                            | 0.00      | 1                       | 0.04      | 1           | 0.03      | 0                         | 0.00      | 1                         | 0.05      | 1                       | 0.05      | 0                            | 0.00      | 0 | 0.00 |   |      |   |      |
| - Infacción G=23                              | 0                         | 0.00      | 8                            | 0.23      | 1   | 0.03      | 0                     | 0.00      | 0                     | 0.00      | 0                               | 0.00      | 4               | 0.07      | 0                           | 0.00      | 3                         | 0.08      | 0                               | 0.00      | 1                 | 0.03      | 0                | 0.00      | 1                            | 0.03      | 0                           | 0.00      | 1                           | 0.02      | 1                         | 0.02      | 2               | 0.06      | 6                       | 0.16      | 0                            | 0.00      | 1                       | 0.03      | 0           | 0.00      | 1                         | 0.02      | 0                         | 0.00      | 1                       | 0.04      | 1                            | 0.03      | 1 | 0.03 |   |      |   |      |
| - Intención de vehículo G=21                  | 5                         | 0.16      | 2                            | 0.06      | 0   | 0.00      | 2                     | 0.04      | 0                     | 0.00      | 0                               | 0.00      | 5               | 0.09      | 0                           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0                               | 0.00      | 1                 | 0.03      | 1                | 0.02      | 0                            | 0.00      | 4                           | 0.08      | 1                           | 0.03      | 1                         | 0.03      | 0               | 0.00      | 1                       | 0.03      | 0                            | 0.00      | 1                       | 0.03      | 0           | 0.00      | 2                         | 0.05      | 2                         | 0.05      | 4                       | 0.10      | 1                            | 0.04      | 0 | 0.00 | 1 | 0.03 |   |      |
| - licencia de conducir G=34                   | 2                         | 0.04      | 1                            | 0.02      | 0   | 0.00      | 4                     | 0.07      | 0                     | 0.00      | 1                               | 0.02      | 11              | 0.16      | 3                           | 0.07      | 2                         | 0.04      | 0                               | 0.00      | 1                 | 0.02      | 1                | 0.02      | 4                            | 0.08      | 0                           | 0.00      | 0                           | 0.00      | 2                         | 0.04      | 0               | 0.00      | 2                       | 0.04      | 0                            | 0.00      | 2                       | 0.05      | 1           | 0.03      | 3                         | 0.06      | 7                         | 0.14      | 6                       | 0.12      | 0                            | 0.00      | 0 | 0.00 | 0 | 0.00 |   |      |
| - Limitación apropiada G=16                   | 0                         | 0.00      | 0                            | 0.00      | 0   | 0.00      | 0                     | 0.00      | 1                     | 0.05      | 1                               | 0.03      | 2               | 0.04      | 0                           | 0.00      | 5                         | 0.16      | 0                               | 0.00      | 2                 | 0.06      | 2                | 0.06      | 1                            | 0.03      | 0                           | 0.00      | 0                           | 0.00      | 3                         | 0.09      | 4               | 0.24      | 0                       | 0.00      | 0                            | 0.00      | 0                       | 0.00      | 0           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0                       | 0.00      | 3                            | 0.14      | 0 | 0.00 |   |      |   |      |
| - medios preventivos G=19                     | 1                         | 0.03      | 2                            | 0.06      | 0   | 0.00      | 0                     | 0.00      | 0                     | 0.00      | 5                               | 0.10      | 0               | 0.00      | 9                           | 0.23      | 0                         | 0.00      | 1                               | 0.04      | 6                 | 0.18      | 1                | 0.03      | 2                            | 0.04      | 3                           | 0.09      | 0                           | 0.00      | 1                         | 0.04      | 0               | 0.00      | 1                       | 0.05      | 0                            | 0.00      | 0                       | 0.00      | 0           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0                         | 0.00      | 1                       | 0.04      | 0                            | 0.00      |   |      |   |      |   |      |
| - operativo G=5                               | 0                         | 0.00      | 0                            | 0.00      | 0   | 0.00      | 1                     | 0.03      | 0                     | 0.00      | 1                               | 0.05      | 0               | 0.00      | 0                           | 0.00      | 1                         | 0.04      | 0                               | 0.00      | 0                 | 0.00      | 0                | 0.00      | 0                            | 0.00      | 0                           | 0.00      | 0                           | 0.00      | 4                         | 0.24      | 0               | 0.00      | 1                       | 0.04      | 0                            | 0.00      | 0                       | 0.00      | 0           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 1                         | 0.04      | 0                       | 0.00      | 2                            | 0.07      | 0 | 0.00 |   |      |   |      |
| - prestar servicio G=11                       | 1                         | 0.04      | 0                            | 0.00      | 1   | 0.05      | 0                     | 0.00      | 0                     | 0.00      | 1                               | 0.04      | 3               | 0.07      | 2                           | 0.10      | 0                         | 0.00      | 0                               | 0.00      | 0                 | 0.00      | 0                | 0.00      | 0                            | 0.00      | 1                           | 0.03      | 1                           | 0.03      | 2                         | 0.05      | 0               | 0.00      | 0                       | 0.00      | 0                            | 0.00      | 0                       | 0.00      | 0           | 0.00      | 1                         | 0.05      | 1                         | 0.03      | 1                       | 0.05      | 1                            | 0.06      | 0 | 0.00 | 1 | 0.04 |   |      |
| - proceso administrativo G=2                  | 0                         | 0.00      | 0                            | 0.00      | 0   | 0.00      | 0                     | 0.00      | 0                     | 0.00      | 0                               | 0.00      | 1               | 0.05      | 0                           | 0.00      | 2                         | 0.10      | 0                               | 0.00      | 0                 | 0.00      | 0                | 0.00      | 0                            | 0.00      | 0                           | 0.00      | 1                           | 0.03      | 0                         | 0.00      | 1               | 0.05      | 0                       | 0.00      | 0                            | 0.00      | 0                       | 0.00      | 0           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0                       | 0.00      | 0                            | 0.00      | 0 | 0.00 |   |      |   |      |
| - Revisión técnica G=19                       | 1                         | 0.03      | 0                            | 0.00      | 0   | 0.00      | 1                     | 0.02      | 0                     | 0.00      | 1                               | 0.03      | 2               | 0.04      | 0                           | 0.00      | 2                         | 0.05      | 0                               | 0.00      | 1                 | 0.04      | 1                | 0.03      | 2                            | 0.05      | 3                           | 0.06      | 0                           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0               | 0.00      | 0                       | 0.00      | 1                            | 0.03      | 0                       | 0.00      | 6           | 0.16      | 4                         | 0.10      | 1                         | 0.04      | 0                       | 0.00      | 1                            | 0.03      |   |      |   |      |   |      |
| - SOAT G=24                                   | 2                         | 0.05      | 2                            | 0.05      | 0   | 0.00      | 1                     | 0.02      | 0                     | 0.00      | 1                               | 0.03      | 3               | 0.05      | 0                           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0                               | 0.00      | 1                 | 0.03      | 0                | 0.00      | 2                            | 0.05      | 7                           | 0.14      | 0                           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0               | 0.00      | 0                       | 0.00      | 1                            | 0.03      | 0                       | 0.00      | 6           | 0.16      | 6                         | 0.14      | 0                         | 0.00      | 0                       | 0.00      | 0                            | 0.00      | 2 | 0.05 |   |      |   |      |
| - Título Habilitante G=28                     | 4                         | 0.11      | 1                            | 0.03      | 0   | 0.00      | 7                     | 0.16      | 0                     | 0.00      | 0                               | 0.00      | 7               | 0.15      | 0                           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 1                               | 0.03      | 0                 | 0.00      | 0                | 0.00      | 4                            | 0.10      | 6                           | 0.12      | 0                           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 1               | 0.04      | 1                       | 0.03      | 0                            | 0.00      | 4                       | 0.10      | 6           | 0.14      | 0                         | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0                       | 0.00      | 0                            | 0.00      | 1 | 0.03 |   |      |   |      |
| - vehículo habilitado G=8                     | 1                         | 0.04      | 2                            | 0.09      | 0   | 0.00      | 2                     | 0.06      | 0                     | 0.00      | 1                               | 0.04      | 0               | 0.00      | 0                           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0                               | 0.00      | 1                 | 0.05      | 1                | 0.04      | 1                            | 0.04      | 1                           | 0.04      | 0                           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0               | 0.00      | 0                       | 0.00      | 1                            | 0.04      | 0                       | 0.00      | 0           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0                         | 0.00      | 1                       | 0.05      | 1                            | 0.05      |   |      |   |      |   |      |
| - vehículo informal G=9                       | 0                         | 0.00      | 1                            | 0.04      | 5   | 0.23      | 0                     | 0.00      | 0                     | 0.00      | 0                               | 0.00      | 0               | 0.00      | 1                           | 0.05      | 4                         | 0.15      | 0                               | 0.00      | 1                 | 0.05      | 1                | 0.03      | 1                            | 0.03      | 0                           | 0.00      | 0                           | 0.00      | 3                         | 0.14      | 1               | 0.04      | 2                       | 0.07      | 0                            | 0.00      | 0                       | 0.00      | 0           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0                         | 0.00      | 1                       | 0.05      | 0                            | 0.00      | 0 | 0.00 |   |      |   |      |
| - Vigencia del vehículo G=15                  | 0                         | 0.00      | 0                            | 0.00      | 0   | 0.00      | 5                     | 0.14      | 0                     | 0.00      | 0                               | 0.00      | 0               | 0.00      | 0                           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0                               | 0.00      | 0                 | 0.00      | 0                | 0.00      | 1                            | 0.03      | 1                           | 0.03      | 0                           | 0.00      | 0                         | 0.00      | 0               | 0.00      | 0                       | 0.00      | 1                            | 0.04      | 0                       | 0.00      | 1           | 0.05      | 1                         | 0.05      | 0                         | 0.00      | 0                       | 0.00      |                              |           |   |      |   |      |   |      |

# Procesamiento de los documentos en Alpha Ti9



## **GUÍA DE PREGUNTAS**

- 1.- ¿Cuénteme usted como realiza la intervención de un vehículo?
- 2.- ¿Cuénteme según su experiencia hasta donde abarca la facultad del fiscalizador en la intervención de vehículos?
- 3.- ¿Cuénteme como verifica los títulos Habilitantes para el servicio de transporte urbano?
- 4.- ¿Cuénteme cómo verifica la vigencia del vehículo que presta servicio?
- 5.- ¿cuénteme qué elementos considera usted cuando revisa la Licencia de conducir de los conductores de servicio?
- 6.- ¿cuénteme qué elementos considera usted cuando revisa la credencial de los conductores de servicio?
- 7.- cuénteme qué elementos considera cuando usted revisa el seguro obligatorio de accidentes de tránsito?
- 8.- ¿cuénteme qué elementos considera cuando usted solicita la revisión técnica del vehículo?
- 9.- ¿Cuénteme de qué manera realiza la revisión de condiciones de seguridad de los vehículos que prestan el servicio?
- 10.- ¿En su área de trabajo que aspectos incluye en el acta de conformidad durante la fiscalización?
- 11.- ¿En su área de trabajo que aspectos incluye en el acta de no conformidad durante la fiscalización?

12.- ¿Cuénteme usted que incluye cuando realiza una indicación de recomendaciones? 13.- ¿Cuénteme usted que incluye cuando indica una medida preventiva durante la fiscalización?

14.- ¿Considera usted que la responsabilidad administrativa en los intervenidos es el principal alcance que ha tenido la actividad de fiscalización? ¿Podría comentarme algún otro alcance?

15.- ¿Considera usted que el apoyo policial es una principal limitación en las actividades de fiscalización? Podría comentarme alguna otra limitación

“Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional”

EISEN ISAAC IPARRAGUIRRE ALAN  
Director de Dirección de Fiscalización y Sanción  
Autoridad de Transporte urbano para Lima y Callao

**Asunto:** Carta de Presentación del estudiante **CHIPANA CHINININ KATHERINE.**

De nuestra consideración:

Es grato dirigirme a usted, para presentar a **CHIPANA CHINININ KATHERINE.** identificado(a) con DNI N.º45502604 y código de matrícula N° 7002665621; estudiante del Programa de MAESTRIA EN GESTIÓN PÚBLICA quien se encuentra desarrollando el Trabajo de Investigación (Tesis):

**ESTUDIO DE CASO SOBRE LA FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE LIMA ,2022.**

En ese sentido, solicito a su digna persona facilitar el acceso de nuestro(a) estudiante a su Institución a fin de que pueda aplicar entrevistas y/o encuestas y poder recabar información necesaria.

Con este motivo, le saluda atentamente,

  
  
**Dr. Raúl Delgado Arenas**  
JEFE DE UNIDAD DE POSGRADO  
FILIAL LIMA – CAMPUS LIMA ESTE

Cc. Interesado, Administrativo  
(MRCV)

Lima SJL, 19 de octubre del 2022

NºCarta P.128 – 2022-2 EPG – UCV LE

**LIMA NORTE** Av. Alfredo Mendiola 6232, Los Olivos. Tel.:(+511) 202 4342 Fax.:(+511) 202 4343  
**LIMA ESTE** Av. del Parque 640, Urb. Canto Rey, San Juan de Lurigancho Tel.:(+511) 200 9030 Anx.:2510.  
**ATE** Carretera Central Km. 8.2 Tel.: (+511) 200 9030 Anx.: 8184  
**CALLAO** Av. Argentina 1795 Tel.:(+511) 202 4342 Anx.: 2650.

**CARGO DE PRESENTACIÓN DE DOCUMENTO**  
**N° DE EXPEDIENTE: 0302-2022-02-0124593**  
**N°: 126835-2022**

**I. DATOS DEL PRESENTANTE**

Tipo de presentante: Persona Natural  
Presentante: KATHERINE CHIPANA CHINININ  
Tipo documento identidad: Documento Nacional de Identidad - DNI  
Número documento identidad: 45502604

**II. DATOS DEL DOCUMENTO**

Tipo de documento: Solicitud  
Número de documento: 45502604  
Fecha y hora de presentación: 28/11/2022 02:32 PM  
Folios: 1  
Anexos: Solicitud N° 45502604  
Asunto: Por motivos de investigación académica porque me encuentro cursando un programa de maestría en gestión pública.

**III. DATOS DEL REGISTRADOR**

Origen: PORTAL CIUDADANO

**Importante:** La presentación de su escrito o solicitud **NO CONSTITUYE NECESARIAMENTE LA RECEPCIÓN Y CONFORMIDAD DEL MISMO**, por lo que se recomienda revisar frecuentemente su Bandeja de Observados(\*) y Bandeja de Salida para el realizar seguimiento hasta la atención del mismo.

(\*) Decreto Supremo N° 004-2019-JUS - Texto Único Ordenado de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General. Artículo 136, numeral 136.6: En caso de procedimientos administrativos que se inicien a través de medio electrónico, que no acompañen los recaudos correspondientes o adolezcan de otro defecto u omisión formal previstos en el TUPA que no puedan ser subsanados de oficio, la autoridad competente requiere la subsanación por el mismo medio, en un solo acto y por única vez en el plazo máximo de dos (2) días hábiles.

**Atentamente,**





**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**ESCUELA DE POSGRADO  
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

### **Declaratoria de Autenticidad del Asesor**

Yo, PEREZ PEREZ MIGUEL ANGEL, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA ESTE, asesor de Tesis Completa titulada: "Estudio de caso sobre la Fiscalización del Transporte Urbano en la Ciudad de Lima, 2022", cuyo autor es CHIPANA CHINININ KATHERINE, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 15.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis Completa cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

LIMA, 18 de Diciembre del 2022

| <b>Apellidos y Nombres del Asesor:</b>  | <b>Firma</b>   |
|---|--|
| PEREZ PEREZ MIGUEL ANGEL<br><b>DNI:</b> 07636535<br><b>ORCID:</b> 0000-0002-7333-9879 | Firmado electrónicamente<br>por: MIPEREZPER el 03-<br>01-2023 12:21:40 |

Código documento Trilce: TRI - 0494473