



Fiscalización al servicio de transporte según tamaño de las empresas en la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:

Maestro en Gestión Pública

AUTOR:

Br. Marcos Christian Nalvarte Balmaceda

ASESORA:

Mgtr. Eliana Soledad Castañeda Núñez

SECCIÓN:

Ciencias Empresariales

LINEA DE INVESTIGACIÓN

Gestión administrativa

PERÚ – 2018

Página del jurado

Dr. Hernán Cordero Ayala
Presidente

Dra. Lidia Neyra Huamaní
Secretaría

Mgtr. Eliana Soledad Castañeda Núñez
Vocal

Dedicatoria

A mis hijos: Luciano y Franco, por ser mis principales motivos para alcanzar mis metas propuestas.

A mi esposa Lorena, por su soporte incondicional en todo momento.

A mis padres Don Marcelo y Doña Socorro: por sus consejos, su ejemplo y apoyo permanente.

Agradecimiento

A la UCV que ha contribuido en mi formación profesional; a la Sutran, que me ha permitido generar conocimiento en beneficio de mi país a través del presente estudio; y a la Mgtr. Eliana Castañeda Núñez, asesora del curso, quien me ha guiado adecuadamente en la construcción y finalización del mismo.

Declaración de Autoría

Yo, **Marcos Christian Nalvarte Balmaceda**, estudiante de la Escuela de Postgrado, Maestría en Gestión Pública de la Universidad César Vallejo, Sede Lima; declaro el trabajo académico titulado “**Fiscalización del servicio de transporte según tamaño de las empresas en la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016**”, presentada, en 142 folios para la obtención del grado académico de Magister en Gestión Pública, es de mi autoría.

Por tanto, declaro lo siguiente:

- He mencionado todas las fuentes empleadas en el presente trabajo de investigación, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes, de acuerdo con lo establecido por las normas de elaboración de trabajos académicos.
- No he utilizado ninguna otra fuente distinta de aquellas expresamente señaladas en este trabajo.
- Este trabajo de investigación no ha sido previamente presentado completa ni parcialmente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
- Soy consciente de que mi trabajo puede ser revisado electrónicamente en búsqueda de plagios.
- De encontrar uso de material intelectual ajeno sin el debido reconocimiento de su fuente o autor, me someto a las sanciones que determinen el procedimiento disciplinario.

Lima, 27 de mayo del 2017

Marcos Christian Nalvarte Balmaceda

DNI: 02896348

Presentación

Señores miembros del Jurado, presento ante ustedes la Tesis titulada: “Fiscalización del servicio de transporte según tamaño de las empresas en la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016” con la finalidad de exponer ¿Cuál es la tendencia de la fiscalización del servicio de transporte terrestre según tamaño de las empresas de la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016?, en cumplimiento del Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad César Vallejo para obtener el Grado Académico de Maestro en Gestión Pública.

El presente trabajo de investigación analizó desde un enfoque cuantitativo, la tendencia de la fiscalización al servicio de transporte terrestre en el periodo 2014-2016, a partir del análisis de i) las infracciones aplicadas a las 58 empresas de servicio de transporte, que agruparon un total de 263 unidades vehiculares que desarrollaron el servicio a lo largo de la ruta que parte desde el terminal terrestre Molina ubicado en Yerbateros distrito de San Luis hasta el terminal terrestre de Huancayo, y ii) la gravedad de los accidentes de tránsito en los que han participado estas empresas durante la ejecución del servicio de transporte.

Se encontró que la fiscalización de las empresas de transporte de personas que se realiza en forma permanente en el punto de partida y durante la ejecución del servicio de transporte en esta ruta de servicio, no está cumpliendo su rol disuasivo básicamente en las empresas de transporte medianas y pequeñas, lo cual tiene por objeto minimizar la detección de las infracciones, lo que implica que, tácita y consecuentemente contribuya en la mitigación o minimización de los accidentes de tránsito, y propicie la implementación de políticas públicas.

Señores miembros del jurado, esperamos que esta investigación sea evaluada y merezca su aprobación.

El Autor

Índice

	Página
Página del jurado	ii
Dedicatoria	iii
Agradecimiento	iv
Declaratoria de autoría	v
Presentación	vi
Índice	vii
Lista de Tablas	ix
Lista de Figuras	xi
Resumen	xiii
Abstract	xiv
I. Introducción	15
1.1 Antecedentes	16
1.2 Fundamentación científica	23
1.3 Justificación	52
1.4 Problema	56
1.5 Objetivos	62
II. Marco Metodológico	64
2.1 Variables	65
2.2 Operacionalización de Variables	66
2.3 Metodología	67
2.4 Tipo de Estudio	67

2.5 Diseño	67
2.6 Población, muestra y muestreo	69
2.7 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	70
2.8 Métodos de análisis de datos	73
III. Resultados	75
IV. Discusión	105
V. Conclusiones	110
VI. Recomendaciones	112
VII. Referencias	114
Anexos	118
Anexo 1 Matriz de consistencia	119
Anexo 2 Constancia emitida por la institución del estudio in situ	121
Anexo 3 Base de Datos Infracciones	122
Anexo 4 Base de Datos Accidentes de Tránsito con daños personales de vehículos de servicio de transporte terrestre	123
Anexo 5 Tabla de Infracciones y Sanciones	124
Anexo 6 Artículo científico	132
Anexo 7 Declaración jurada de autoría y autorización para la publicación del artículo científico	142

Lista de Tablas

Tabla 1	Autoridad competente en infraestructura vial según la clasificación de la red vial	39
Tabla 2	Intervenciones a los servicios de transporte terrestre a nivel nacional, 2014-2016	58
Tabla 3	Operacionalización de la variable fiscalización del servicio de transporte terrestre de personas	66
Tabla 4	Distribución de la población de empresas de servicio de transporte de la ruta Lima - Huancayo, a Dic 2016	69
Tabla 5	Descripción de la ficha técnica del instrumento Siscott	71
Tabla 6	Descripción de la ficha técnica del instrumento Accidentes	72
Tabla 7	Niveles de gravedad de las infracciones, según el D.S. 017-2009-MTC	73
Tabla 8	Niveles de gravedad de los accidentes de tránsito del servicio de transporte en la ruta Lima-Huancayo	74
Tabla 9	Fiscalización del servicio de transporte en la ruta Lima-Huancayo, 2014-2016	76
Tabla 10	Fiscalización de empresas grandes en la ruta Lima-Huancayo, 2014-2016	78
Tabla 11	Infracciones impuestas a empresas grandes en la ruta Lima-Huancayo, 2014-2016	80
Tabla 12	Fiscalización de empresas medianas en la ruta Lima-Huancayo, 2014-2016	82
Tabla 13	Infracciones impuestas a empresas medianas en la ruta Lima-Huancayo, 2014-2016	84
Tabla 14	Fiscalización de empresas pequeñas en la ruta Lima-Huancayo, 2014-2016	86
Tabla 15	Infracciones impuestas a empresas pequeñas en la ruta Lima-Huancayo, 2014-2016.	88
Tabla 16	Análisis comparativo de las tendencias de las Infracciones impuestas a empresas en la ruta Lima-Huancayo, 2014-2016	91
Tabla 17	Análisis de las principales infracciones en las empresas grandes en el periodo 2014-2016	91

Tabla 18	Análisis de las principales infracciones en las empresas medianas en el periodo 2014-2016	92
Tabla 19	Análisis de las principales infracciones en las empresas pequeñas en el periodo 2014-2016	93
Tabla 20	Porcentaje de accidentes de empresas de transporte de pasajeros de tamaño grande, según nivel de gravedad, 2014-2016	94
Tabla 21	Porcentaje de accidentes de empresas de transporte de pasajeros de tamaño grande, según tipo, 2014-2016	95
Tabla 22	Porcentaje de accidentes de empresas de transporte de pasajeros de tamaño mediano, según nivel de gravedad, 2014-2016	97
Tabla 23	Porcentaje de accidentes de empresas de transporte de pasajeros de tamaño mediano, según tipo, 2014-2016	98
Tabla 24	Porcentaje de accidentes de empresas de transporte de pasajeros de tamaño pequeño, según nivel de gravedad, 2014-2016	99
Tabla 25	Porcentaje de accidentes de empresas de transporte de pasajeros de tamaño pequeño, según tipo, 2014-2016	101
Tabla 26	Análisis comparativo de la tendencia de la gravedad de los accidentes de tránsito, según tamaño de empresa, 2014-2016	102
Tabla 27	Análisis comparativo de la tendencia de los tipos de accidentes de tránsito de las empresas, según su tamaño, 2014-2016.	103

Lista de figuras

Figura 1	Principales objetivos de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías	33
Figura 2	Principales funciones de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías	34
Figura 3	Organigrama de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías	35
Figura 4	Misión y Visión de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías.	37
Figura 5	Objeto de control de la SUTRAN	38
Figura 6	Fiscalización del Servicio de Transporte Informal	42
Figura 7	Evolución del nivel de gravedad de las infracciones en la fiscalización al servicio de transporte terrestre, 2014-2016	76
Figura 8	Evolución de los accidentes de tránsito de las empresas de transporte terrestre, según nivel de gravedad, 2014-2016.	77
Figura 9	Evolución de la gravedad de las infracciones al servicio de transporte terrestre, en las empresas de tamaño grande, 2014-2016.	78
Figura 10	Composición porcentual de las faltas detectadas durante la fiscalización aplicada a los vehículos de servicio de transporte de empresas grandes en la ruta Lima – Huancayo, 2014 – 2016	81
Figura 11	Tendencia de las infracciones detectadas durante la fiscalización aplicada a los vehículos de servicio de transporte de empresas grandes, en la ruta Lima-Huancayo, en 2014 – 2016	82
Figura 12	Evolución de la gravedad de las infracciones al servicio de transporte terrestre, en las empresas de tamaño mediano.	83
Figura 13	Composición porcentual de las faltas detectadas durante la fiscalización aplicada a los vehículos de servicio de transporte de las empresas medianas en la ruta Lima – Huancayo, 2014 – 2016	85
Figura 14	Tendencia de las infracciones detectadas durante la fiscalización aplicada a los vehículos de servicio de transporte de empresas medianas, en la ruta Lima-Huancayo, en 2014 – 2016.	86
Figura 15	Evolución de las infracciones al servicio de transporte terrestre, en las empresas de tamaño pequeño.	87

Figura 16	Composición porcentual de las faltas detectadas durante la fiscalización aplicada a los vehículos de servicio de transporte de las empresas pequeñas en la ruta Lima – Huancayo, 2014 – 2016.	89
Figura 17	Tendencia de las infracciones detectadas durante la fiscalización aplicada a los vehículos de servicio de transporte de empresas pequeñas, en la ruta Lima-Huancayo, en 2014 – 2016	90
Figura 18	Tendencia porcentual de la ocurrencia de accidentes de las empresas grandes según nivel de gravedad, en el periodo 2014-2016.	94
Figura 19	Tendencia porcentual de la ocurrencia de accidentes de tránsito de las empresas de transporte grandes, según modalidad de accidente, periodo 2014-2016.	96
Figura 20	Tendencia porcentual de los niveles de gravedad de los accidentes de las empresas de transporte denominadas medianas, en el periodo 2014-2016	97
Figura 21	Tendencia porcentual de la ocurrencia de accidentes de tránsito de vehículos de servicio de transporte de las empresas medianas, según modalidad de accidente, periodo 2014-2016.	99
Figura 22	Tendencia porcentual de los niveles de gravedad de los accidentes de las empresas de transporte denominadas pequeñas. en el periodo 2014-2016	100
Figura 23	Tendencia porcentual de la ocurrencia de accidentes de tránsito de vehículos de servicio de transporte de las empresas pequeñas, según modalidad de accidente, periodo 2014-2016.	101

Resumen

Fiscalización del servicio de transporte según tamaño de las empresas en la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016, es un trabajo de investigación que tuvo como objetivo general conocer cuál es la tendencia de la fiscalización del servicio de transporte terrestre de pasajeros en la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016. Metodológicamente es una investigación de tipo descriptiva comparativa de diseño no experimental y de corte longitudinal.

La investigación se trabajó con una muestra censal de estudio de las 58 empresas de servicio de transporte terrestre de personas que desarrollan servicio entre Lima y Huancayo, categorizadas de acuerdo a su flota vehicular en empresas pequeñas, medianas y grandes. Se utilizó la técnica de análisis documental digital y físico de las bases de datos y registros de información.

Entre los principales resultados se encontró que el mayor porcentaje de las infracciones encontradas como producto de la fiscalización del servicio, es muy grave, sin embargo, los accidentes en los que se encuentran involucradas son el 48% leve. Las empresas categorizadas grandes tienen menor incidencia de contravenciones a la norma, en comparación con las empresas de transporte medianas y pequeñas, lo cual se traduce en una tendencia de accidentes de tránsito leves de las primeras, frente a la tendencia de accidentes de tránsito graves y muy graves de las segundas, que registran una incidencia mucho mayor. Asimismo, las infracciones que representan condiciones de riesgo en la ejecución del servicio, son más relevantes en las empresas pequeñas y medianas.

Palabras Clave: *Fiscalización, supervisión, control, infracción, accidente, servicio de transporte.*

Abstract

Inspection of the transport service according to the size of the companies in the Lima-Huancayo route in the period 2014-2016, is a research work that had as general objective to know what is the trend of the control of the ground transportation service of passengers in the Route Lima-Huancayo in the period 2014-2016. Methodologically it is a comparative descriptive research of non-experimental design and longitudinal cut.

The investigation was worked with a census sample of study of the 58 companies of service of land transport of people who develop service between Lima and Huancayo, categorized according to their vehicle fleet in small, medium and large companies. We used the technique of digital and physical document analysis of databases and information records.

Among the main results it was found that the highest percentage of infractions resulting from the inspection of the service is very serious, however, the accidents in which they are involved are 48% mild. Larger categorized companies have a lower incidence of contravention of the standard compared to medium- and small-sized transport companies, which translates into a trend of minor traffic accidents, compared to the trend of serious traffic accidents and Very serious of the second ones, that register a much greater incidence. Also, infractions that represent risk conditions in the execution of the service, are more relevant in small and medium enterprises.

Key Words: *Supervision, control, infraction, accident, transport service.*

I. Introducción

1.1 Antecedentes

1.1.1 Antecedentes internacionales.

Cisneros (2010) desarrolló la tesis titulada “*Las Infracciones de Tránsito en la Legislación Ecuatoriana*”. El objetivo general fue analizar la ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Ecuador; se realizó el estudio descriptivo, utilizando como fuentes de información, las publicaciones oficiales sobre infracciones de tránsito, así ha identificado la existencia de cuatro grupos grandes de infracciones y delitos contemplados: las contravenciones leves, las graves, las muy graves y los delitos propiamente dichos. Refiere la autora, que, respecto a las contravenciones, existe incluso una subdivisión más según el potencial peligro que su realización podría provocar en contra de los bienes jurídicos que la ley pretende proteger, identificando que se da una multa basado en el porcentaje del salario básico unificado (BRU) en función a si la contravención es leve (primera clase 5%, segunda clase 10%, tercera clase 15%), grave (primera clase 30%, segunda clase 40%, tercera clase 50%) o muy grave (100%). Concluye que la conducta ciudadana debe cambiar para bien respecto a cuestiones viales, de lo contrario no se podrá ver mejoras al respecto, además se deben realizar algunas reformas la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; como que debe someterse a lo establecido en el numeral 6 del Art. 168 de la Constitución de la República, es decir, al sistema oral, en razón de que, de esta forma se transparente el quehacer de las autoridades que tienen jurisdicción sobre esta materia; que se exija, también, el cumplimiento de las audiencias dentro de las veinticuatro horas de haberse producido el accidente de tránsito, a fin de dar cumplimiento a lo requerido en el numeral 1 del Art. 77, de la indicada Carta Fundamental.

Gonzales y Ordóñez (2014) realizaron la tesis titulado *Estudio de los factores que intervienen en los accidentes e infracciones de tránsito ocasionados por los buses de transporte público de pasajeros tipo urbano en la ciudad de Cuenca*. El objetivo general fue reducir los accidentes de tránsito causados por caída de pasajeros, impericia y negligencia de los conductores de buses urbanos; instalación de un sistema de bloqueo de puertas, para reducir los

accidentes causados por caída de pasajeros; reubicación de las paradas de buses conflictivas, para reducir las situaciones de inseguridad vial causadas por la imprudencia de los conductores de buses urbanos; y, control y evaluación continua de los conductores de buses urbanos de la ciudad de Cuenca, se trabajó en el diseño descriptivo. La muestra fue de 362 accidentes de tránsito computados entre los años 2008 y 2013 proporcionados por la Jefatura de control del tránsito y seguridad vial de Azuay de la Policía Nacional del Ecuador, y la Empresa Municipal de Movilidad EMOV. Se utilizaron como instrumento el análisis de los datos utilizando el ARIMA, que es un modelo de análisis estadístico elaborado por Box y Jenkins (1976), consistente en el análisis de series temporales teniendo en cuenta la dependencia que existiera entre los datos. El autor resaltó en sus conclusiones, aspectos relacionados al mejor procesamiento y operacionalización de las variables de accidentes de tránsito e infracciones en el servicio de transporte, en la medida que se implemente un mejor registro de información. Sin embargo, se consideró de mayor relevancia para el presente trabajo de investigación, las propuestas planteadas para superar los problemas identificados en el estudio, en las cuales identifica cada uno de las situaciones encontradas que necesitan intervención del estado y las empresas privadas, para poder ser superadas.

Díaz (2014) en su artículo denominado *Verificación del cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los conductores de transporte público urbano en la ciudad de Cartagena, Colombia*, tienen como objetivo estudiar el comportamiento ciudadano en relación al cumplimiento de normas específicas (concretamente de los choferes cartageneros de transporte público colectivo). Miden el nivel de cumplimiento de las normas de tránsito de los prestadores del servicio público de transporte (busetas y buses) en perspectiva de la tridimensión del derecho y paralelamente evalúan la institucionalidad y la percepción ciudadana, con la intención última de contribuir desde la academia a aumentar los niveles de cumplimiento del derecho en Cartagena de Indias, Colombia. Así, realizan una investigación descriptiva y explicativa basada en la revisión de la documentación teórica y jurídica de su país, además de un trabajo de campo utilizando para ello una encuesta para una muestra de 400 personas.

Determinaron así que La Corte Constitucional no posee una línea jurisprudencial específica respecto del tema de esta investigación, además que en el servicio público colectivo uno de cada tres conductores, incumple alguna norma de tránsito. Esta investigación pone en manifiesto que no depende del horario de manejo el mayor o menor incumplimiento de las normas de tránsito, sino que se trata más de solo tener o no la posibilidad de incumplir las normas, en la mayoría de los casos. Así, se asume la completa consciencia de los conductores al realizar las infracciones, por lo que deberían tratarse estos casos con mayor severidad.

Castañeda (2015) en su tesis titulada *Las sanciones en las contravenciones de tránsito vulnera el principio de proporcionalidad*, tiene como objetivo general determinar si existe proporcionalidad ante las contravenciones de tránsito en la ciudad de Babahoyo en el país de Ecuador, en los que se haya aplicado tres sanciones de tránsito, para ello realiza una investigación de campo, utilizando métodos inductivos, deductivos y analíticos, así toma como instrumentos la observación directa de los hechos y una encuesta realizada a una muestra de 57 personas de una población de 132. Concluye que los jueces de tránsito o quienes hagan sus veces, sean estos jueces de unidades judiciales multicompetente o judiciales penales, no cuentan con una herramienta legal que garantice la aplicación del principio de proporcionalidad para sancionar a los conductores de vehículos que cometen contravenciones de tránsito. En este estudio se muestra cómo es que no se cumplen adecuadamente con los derechos constitucionales durante la aplicación de las sanciones por contravenciones de tránsito, por lo que plantean una reforma de las sanciones para respetar el derecho de proporcionalidad.

Reyes y Andrade (2015) en su tesis titulada *Las penas en las contravenciones muy graves de tránsito en relación con el principio constitucional de proporcionalidad de la pena*, tienen como objetivo general analizar las penas de contravenciones muy graves de tránsito, que exponga la violación al principio constitucional de proporcionalidad de la pena, frente a las penas de delitos de tránsito, para lo cual realizan un estudio descriptivo

explicativo, basado en la observación de la realidad procesal penal del delito culposo y la aplicación de una encuesta, además de la revisión de sentencias de contravenciones de tránsito, sentencias de delitos de tránsito y actas de audiencias de formulación de cargos de delitos de tránsito. Para la encuesta se tomó como muestra un total de 100 personas, que es el mismo número de la población, entre jueces, fiscales y abogados; concluyendo que hay una inadecuada formulación y clasificación por parte del legislador de las sanciones en las contravenciones de tránsito de primera clase frente al delito de tránsito, así se comprueba la vulnerabilidad al derecho de proporcionalidad, ya que, la tipificación de las sanciones deben tener estricta relación con la acción, en este caso culposa de conductores.

1.1 2. Antecedentes nacionales.

Bonilla (2006) desarrollo la tesis titulado *Análisis del sistema de transporte público en la ciudad de Huancayo* con el objetivo general de mostrar de la realidad de la ciudad de Huancayo, para lo cual usa como punto base el sistema de transporte público. Es un trabajo descriptivo y se utilizó como unidad de análisis el sistema de transporte público en la ciudad de Huancayo a través de técnicas de análisis documental. Entre las conclusiones más importantes destaca que existe la tendencia actual de ciudades es buscar un modelo compacto, esto incluye promover la densificación urbana, uso diverso del espacio, recuperación de espacios públicos como el caso de Bogotá en Colombia, promover proyectos paisajistas alusivos a la realidad e historia de Huancayo y promover proyectos de uso de transporte masivo con unidades no contaminantes como el caso del Trolebús de Quito.

Álvarez y Cerna (2013), desarrollaron el estudio titulado *La formalización del microempresario y su contribución en la dinamización de la economía en la Ciudad de Trujillo* con el objetivo general de evaluar la situación laboral de los conductores y choferes toda vez que no existen políticas que respalden la labor que desempeñan. El estudio que corresponde al enfoque cualitativo y crítico. La muestra de estudio estuvo conformada por trabajadores de la Empresa Nuevo

California S.A. entre los que se encontraron el Gerente General y trabajadores (conductores y cobradores). Las técnicas de recolección de información empleadas para el estudio fueron: la observación, entrevistas estructuradas y entrevistas no estructuradas; y los instrumentos utilizados: cuestionario, notas de campo y grabaciones de video. La limitación de esta evaluación es que no aborda el impacto de estas anomalías en la seguridad social de los trabajadores y sus familias, y tampoco en la disminución de la calidad del servicio a consecuencia de la proliferación de pseudotransportistas que no hacen otra cosa que debilitar el alicaído sistema de transporte que actualmente se tiene. Concluye que las decisiones internas empresariales están regidas por un sistema de percepción económica y pago de sus trabajadores; y que, al no contar con vehículos propios, tercerizan el servicio contratando a destajo la unidad y a su conductor.

Delgado (2013) desarrolló la tesis titulada *Mecanismos atribucionales y actitudes hacia la transgresión de las normas de tránsito en conductores de taxi de Lima Metropolitana*. El objetivo general fue explorar el amplio tema de la transgresión de la normatividad de tránsito en Lima Metropolitana a partir de los constructos de la atribución y actitudes, usando metodologías cualitativas, desde la percepción de agentes clave involucrados en el engranaje social del tránsito limeño: los taxistas. Es un estudio, correspondiente al enfoque cualitativo, se trabajó con una muestra de diversos trabajadores utilizando entrevistas, que permitieron describir y explorar las actitudes y atribuciones de un grupo 40 taxistas varones de entre 20 y 65 años. Entre las conclusiones del análisis realizado, se observó que los conductores algunas veces hacen atribuciones situacionales sobre su conducta transgresora, mientras que asignan atribuciones mayormente de disposición frente a la conducta transgresora de otros individuos, básicamente sobre los conductores de combi, mototaxis, vehículos particulares y peatones. Se encontró también, que los conductores de taxi de menor edad, quienes trabajan más horas, alquilan vehículos, o tienen menos estudios son más propensos a reconocer conductas transgresoras de las normas de tránsito, elaborando atribuciones de beneficio propio y actitudes que justifiquen el comportamiento transgresor, mientras que normalmente elaboran atribuciones

negativas y comportamientos descalificatorios frente a la conducta transgresora de otros infractores. Estos resultados sugieren hipótesis investigativas para futuros estudios cuantitativos y mixtos en el tema.

Páucar (2013) en su tesis titulada *Criterios Jurídicos para la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito*, tiene como objetivo general identificar los criterios jurídicos aplicados, en nuestro país por parte de los Magistrados, para determinar el monto de reparación civil en los procesos debidos a accidentes de tránsito, para ello realiza una investigación de tipo descriptiva con un diseño ex post-facto, tomando una muestra de cincuenta sentencias judiciales sobre responsabilidad extracontractual en accidentes de tránsito; así, concluye que los agentes que causan los accidentes de tránsito, no sólo crearon el riesgo, sino que incluso, incrementaron los delitos contra la vida, cuerpo y salud. Es bien sabido que el transporte en vehículos automotores conlleva riesgo, que tomando las precauciones correspondientes y diligencias necesarias, se pueden evitar o minimizar la frecuencia de los accidentes; pero resulta que en los siniestros revisados en esta investigación estos factores ignorados fueron (excepto por el porcentaje mínimo de accidentes donde la víctima participó preponderante), poniendo, casi siempre los responsables como excusa, que hubo un factor externo que generó el accidente, sin llegar a probar que dicho factor se haya presentado, de esta manera las sentencias contemplan mínima motivación y valoración probatoria. Efectivamente, las decisiones judiciales se fundamentan, principalmente, en el atestado policial, el certificado médico legal además del certificado de necropsia y, en algunas oportunidades, en una investigación estrictamente judicial. Podemos observar que muchas veces las sanciones no son proporcionales a las infracciones realizadas, como resultado de esta forma de llevar los casos, la determinación de la pena y valor de la reparación civil, varían de forma considerable de una sentencia a otra, aun siendo las circunstancias y resultados del accidente afines, tampoco se toma en cuenta el daño que causa a los afectados lo que refleja una injusta e inadecuada relación entre el daño causado y la indemnización fijada.

Molero (2015) en su tesis titulada *La responsabilidad extracontractual frente a las víctimas en accidentes de tránsito en la provincia de Cusco-2014*, tuvo como objetivo general analizar las distintas normas legales y jurisprudencias para proyectar alternativas a fin de obtener una reparación integral para las víctimas, por el daño recibido como consecuencia de accidentes de tránsito. Según esto realiza una investigación descriptiva explicativa, para recopilar información utiliza registro documental, nacional y extranjero además de la aplicación de una encuesta, tomando una muestra de 40 procesos, de un total de 152 accidentes de tránsito en la provincia de Cusco. Así determinó que 40 procesos judiciales se encuentran en giro que representa el 29%, 72 procesos judiciales fueron archivados sin sentencia alguna, muchos de ellos por abandono el cual equivale 47%, 26 procesos judiciales están en ejecución de sentencia el cual representa el 17% y 10 procesos judiciales se encuentran archivados. Así, dentro de sus conclusiones manifiesta que aun cuando el seguro obligatorio de accidentes de tránsito por parte de vehículos automotores garantiza la reparación a las víctimas por única vez, después de ello los hijos menores de los fallecidos permanecen en desamparo económico, de ahí que no existe una reparación integral del daño causado a la víctima. Puede notarse en esta investigación que las leyes aún no generan una adecuada sanción respecto al daño causado por accidentes de tránsito, así de acuerdo a esto, se puede dejar en vulnerabilidad económica a personas dependientes de las víctimas.

Ysla (2015) presentó la tesis titulado *La fiscalización de transporte de pasajeros por carretera y su impacto en accidentes de tránsito en Perú 2008 – 2014*, tuvo como objetivo general determinar la relación entre la fiscalización de transporte de pasajeros por carretera y su impacto en accidentes de tránsito en el Perú. 2008-2014. Este es un nivel de diseño de investigación no experimental descriptivo correlacional de carácter longitudinal. La muestra estuvo formada por las fiscalizaciones del transporte terrestre de pasajeros por carretera y los accidentes de tránsito en carretera en el Perú 2008-2014. Se utilizó la data estadística brindada por las diversas instituciones del Estado Peruano, analizándolo a través del resultado en el programa estadístico SPSS. Los resultados de la investigación nos muestra un coeficiente de correlación de

Pearson de $r = 0.540$, dando a conocer que no existe una relación inversa entre ambas variables sino que existen otros elementos que influyen en los accidentes de tránsito, variables que en la práctica son bien conocidas tales como informalidad de la prestación de servicio de transporte de pasajeros e imprudencias cometidas por el conductor (manejar estado de embriaguez, no respetar normas de tránsito, etc.), de las cuales no se tiene una estadística detallada al respecto, pues únicamente la información estadística que tienen sobre dichas variables se obtiene luego de sucedido un accidente de tránsito, con lo cual no se puede medir de manera confiable la completa población que comete estas importantes infracciones que generan los accidentes de tránsito.

1.2 Fundamentación científica de la fiscalización al servicio de transporte terrestre.

1.2.1 La fiscalización

Se entiende como fiscalización al conglomerado de normas y operaciones de supervisión, determinación de estándares o mínimos de tolerancia, así como la definición de sanciones económicas para las empresas que cometen las infracciones, entre otros aspectos, según Murillo, 2007.

Asimismo, según Aguirre (2014), desarrolló un estudio relacionado a las facultades de la fiscalización tributaria y la relación que ésta tiene con la gestión del impuesto general a las ventas en las compañías constructoras, en donde conceptualizó que la fiscalización se enmarca como un proceso que comprende todo un grupo de actividades cuyo objetivo final es que los contribuyentes cumplan con su obligación tributaria, cautelando el pago de impuestos de una manera correcta, íntegra y oportuna.

Para Jiménez (2016), del Ministerio de Economía y Finanzas, la facultad de fiscalización en términos tributarios, incluye la inspección, la investigación y el control del cumplimiento de las obligaciones tributarias de todos los actores, incluso se aquellos que puedan se encuentren no afectos, exonerados o con

beneficios tributarios. Sostiene también que tienen carácter discrecional, es decir, puede decidir qué aspectos fiscalizar en el actor, pudiendo ser: deudores, tributación, periodos, duración, datos puntuales, entre otros.

Según Rios (2016), en su trabajo de investigación denominado Prácticas de Fiscalización de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) en el Impuesto de Renta para las personas naturales independientes, en Colombia, precisa que los tipos de acciones que se realizan se pueden clasificar en: i) reporte de operaciones sospechosas, relacionadas al lavado de activos y financiamiento del terrorismo, ii) control preventivo, cuyo objetivo es prevenir el cumplimiento de las obligaciones fiscales, iii) control correctivo, aplicado a contribuyentes en particular, verificándose el incumplimiento de sus obligaciones para esos casos especiales, iv) atención a solicitudes técnicas, orientada a la solución de problemas de índole técnico.

Para Requejo (2013), la función de fiscalización laboral en el Perú, que recae sobre la Superintendencia de Fiscalización Laboral (SUNAFIL), desarrolla su labor en función a la Ley N°28806, vigente desde el 18 de octubre del 2006 y su Reglamento, aprobado por el Decreto Supremo N°019-2006-TR, la cual dispone los principios que rigen la actividad inspectiva y establece como etapas de la fiscalización del trabajo, la etapa planificadora, la inspectora y la sancionadora, como un ordenamiento básico para un adecuado funcionamiento del sistema.

En ese orden de ideas, la facultad de fiscalización que tiene la Sutran, no es otra cosa que, la potestad para supervisar y controlar el cumplimiento de la normativa de transporte terrestre, en los conductores, transportistas y todos los elementos involucrados en la ejecución del servicio de las empresas de transporte de personas, carga y mercancías. En la misma dirección conceptual, el ejercicio de la función fiscalizadora incluye la inspección y control de aquellas unidades de transporte que, sin contar con los debidos permisos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, desarrollan actividades de servicio de transporte no autorizados.

Tipos de fiscalización.

La Fiscalización preventiva, es el conjunto de acciones (las capacitaciones, la fiscalización en los puntos de origen del viaje, la fiscalización de gabinete) para prevenir y evitar posibles problemas en la prestación del servicio de transporte terrestre, así mismo con la finalidad, que los distintos agentes de servicio de transporte terrestre (empresas, conductores, usuarios) corrijan su conducta infractora antes de que se preste al servicio, sin la necesidad de emitir un acta de no conforme.

La fiscalización preventiva, que se ejecuta en el origen de viaje, consiste en la verificación del cumplimiento de los transportistas respecto de los documentos de operación del vehículo de acuerdo a la normativa vigente (SOAT, CITV, Licencia de Conducir, Tarjeta Única de Circulación – TUC, Nómina de Conductores, Hoja de Ruta, entre otros) y las condiciones mínimas de seguridad en la operatividad del mismo (neumáticos, cinturones de seguridad, cintas, luces, transmisión señal GPS, extintor, botiquín, entre otros). Este tipo de control contribuye, asimismo, en la reducción o mitigación de los factores potencialmente presentes en la ocurrencia de los accidentes de tránsito y las operaciones mínimas de seguridad en la operatividad del mismo, para el servicio de transporte terrestre de personas. Se realiza en los terminales públicos y privados autorizados por el MTC. En caso de detectarse alguna falta, el vehículo no inicia el recorrido hasta subsanar la falta o cambiar de unidad o conductor

El presente estudio se relaciona precisamente con el servicio de transporte de buses que parten del Terminal Molina (Yerbateros) y del Terminal Huancayo, como ruta de operación que unen los departamentos de Lima y Junín a través de la Carretera Central.

La fiscalización de campo, es la acción de supervisión y control realizada por el Inspector de la Sutran, al vehículo, al transportista, conductor, generador de carga y/u otros en los puntos de control fijos, estaciones de pesajes, operativos,

inspecciones, entre otros, con el objeto de verificar el cumplimiento de la normativa que regula la prestación del servicio de transporte terrestre de ámbito nacional o internacional, la normativa en materia de pesos y medidas vehiculares y, normas complementarias; detectando infracciones y/o incumplimientos y adoptando, cuando corresponda, las medidas preventivas correspondientes.

La fiscalización en Puntos de Control Fijo o Garitas, La fiscalización en campo se ejecuta en los puntos de control fijo o garitas de control, ubicadas en puntos estratégicos de las principales vías de la red vial nacional. En el año 2016, se contó con 18 puntos fijos de control, ubicados en las regiones, entre ellas en el km48 de la Carretera Central que une los departamentos de Lima y Junín y por donde se ejecuta el servicio de transporte de las empresas materia de presente estudio, se ubica la Garita de Control Corcona.

Otra modalidad de la fiscalización es la realizada mediante los operativos móviles de los servicios de transporte terrestre, la misma que se efectuó en el año 2016, en las regiones donde la Sutran tiene presencia permanente, así como en las regiones donde no contamos con garitas de control e inspectores de transporte, pero se fiscaliza siguiendo una programación de operativos inopinados elaborada por la Subgerencia de Fiscalización de Servicios de Transporte, Pesos y Medidas, que consiste en la ejecución del protocolo de intervención de vehículos en ruta (mientras desarrollan el servicio de transporte) para la verificación del cumplimiento de los mandatos contenidas en la normativa actual. Como resultado de la actividad, en caso de que la intervención no registre faltas a los reglamentos de transporte y tránsito, se registra un acta conforme, mientras que ante la detección de un incumplimiento y/o infracción, se impondrá el acta de control correspondiente.

La fiscalización de gabinete, es la acción de fiscalización que implica la investigación y análisis de diferentes bases de datos de acceso público o privados, hechos o actos relacionados con el cumplimiento de la normativa de transporte terrestre y/o de pesos y medidas vehiculares, que muchas veces no

pueden ser fiscalizados en campo o de los cuales se puede tomar conocimiento a través de la prensa, denuncias, documentos remitidos por otras entidades.

La fiscalización correctiva, se realiza en las garitas de control fijas ubicadas en las vías nacionales y en los operativos móviles que se realizan en las vías de ámbito nacional, regional y local, en las (13) regiones donde la Sutran tiene presencia permanente. Consiste en la intervención de vehículos en ruta para la verificación del cumplimiento de las disposiciones contenidas en la normativa vigente y la imposición de actas No conforme en caso de detectarse incumplimientos. La fiscalización correctiva es complementaria a la preventiva y se realiza para velar por la seguridad de las personas, conductores, o ciudadanos en general una vez que sale el vehículo del punto de origen.

Los operativos móviles, que se ejecutan diariamente en campo, obedecen a distintos parámetros de fiscalización, como, por ejemplo: Fiscalización a los Servicios de Transporte Terrestre, fiscalización a las actividades de transporte informal, fiscalización al servicio de transporte de material peligroso, fiscalización al servicio de transporte internacional, etc, los cuales se implementan de acuerdo a las regiones del Perú, y para lo cual existen grupo especializados en la fiscalización denominados GOES.

El Reglamento Nacional de Transporte (D.S. 017-2009-MTC) señala que un Terminal de Transporte Terrestre es una infraestructura complementaria de propiedad privada o pública, designada a prestar servicios al transporte de personas o mercancías en los tres ámbitos: nacional, regional y provincial. (p. 13).

En la actualidad existen 307 terminales terrestres autorizados a nivel nacional, repartidos en 23 departamentos, 72 provincias y 106 distritos, a diciembre del 2016 la SUTRAN mantiene presencia fiscalizadora permanente en 15 terminales terrestres masivos, y en forma periódica fiscalizó otros 37 terminales privados o particulares a nivel nacional. Los terminales terrestres masivos son aquellos que concentran gran cantidad de operadores de empresas de transporte de pasajeros, por lo general, con destinos comunes. Entre ellos

tenemos por ejemplo los Terminales de Plaza Norte en Lima, Corattsa en Arequipa, o Terminal Juliaca ubicado en la región de Puno. Por otro lado, los terminales privados son aquellos cuyo funcionamiento es administrado por una empresa en particular, como, por ejemplo, el Terminal de Flores, Cruz del Sur, etc.

Para el caso del presente análisis, se ha tomado en cuenta las empresas que desarrollan el servicio de transporte entre Lima y Huancayo que parten y o arriban a los terminales masivos: Terminal Terrestre Huancayo S.A. y Terminal Molina (Yerbateros), y que cruzan o atraviesan el punto de control de Corcona.

Seguridad vial como proceso integral.

La seguridad vial es un aspecto importante de los sectores de la economía, parte importante de la organización de la actividad económica de los países desarrollados o en vías de desarrollo. Corresponde al sector terciario, es decir, está ligado a las actividades distributivas y de prestación de servicios. Y como refiere el Ministerio de Educación del Perú (2012) “tiene mucha importancia en las economías más desarrolladas, pues emplea a más de 60% de la población” (p.240). Como actividad terciaria tiene estrechos vínculos con la actividad primaria y secundaria, es responsable casi en igual medida de los impactos económicos, ambientales, sociales y educativos. Asimismo, el Minedu (2010) refiere que la seguridad vial es una responsabilidad compartida entre el estado y la sociedad civil no solo en la coordinación de estrategias sino sobre todo en su financiamiento y ejecución. Como parte de ello, a la fecha se han implementado diferentes mecanismos cuyos propósitos finales coadyuvan en la mejora en la normatividad y aplicación en el sistema de transporte.

Según el Minsa (2005, p. 17) la seguridad vial viene a ser un proceso sistémico donde se engranan y ejecutan políticas, estrategias, leyes, procedimientos y actividades, cuya finalidad es la de proteger a los usuarios de la estructura sistémica del tránsito y su medio ambiente, dentro del marco del respeto a sus derechos esenciales. En esta definición destacan varias palabras

que nos indican la importancia de las dimensiones de la seguridad vial. Primero, se trata de un proceso integral, es decir, un conjunto de pasos, factores internos y externos, intrínsecamente, relacionados entre sí. En segundo lugar, se destaca que la seguridad vial es el resultado de un esfuerzo mancomunado, coordinado, concertado entre organismos del estado, los propietarios, usuarios y gobiernos central, regional y local.

De acuerdo con Dextre (2007), la comunicación vial responde a la necesidad de instaurar y dar seguridad en caminos, carreteras, pistas o calles. La vida e integridad de quienes circulan por dichos senderos, dependen de lo que la señalización vial indique, de la vigilancia que se le preste y de la responsabilidad de seguir lo que ordenen.

Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2010, p.42), el transporte terrestre viene a ser el medio de comunicación de mayor utilización por parte del ser humano, para movilizarse de un lugar a otro satisfaciendo sus necesidades. Que, al decir del Consejo Nacional de Seguridad Vial (2007), el transporte terrestre es también donde se presenta la mayor cantidad de inconvenientes relacionados con el congestionamiento vehicular, el deficiente estado del parque automotor y la mala calidad de los combustibles, el desconocimiento y consiguiente desobediencia de normatividad y señales relacionadas al tránsito.

En cualquiera de los casos, la seguridad vial exige implementación de políticas públicas tanto nacionales, regionales y locales, donde la participación social de especialistas sociales, de ingeniería, arquitectura, urbanismo y de transporte vial.

La seguridad vial en el Perú.

El diagnóstico mostrado por el Consejo Nacional de Seguridad Vial, señala que los accidentes de tránsito conforman un importante problema en la sociedad, en la economía, y en la salubridad pública, cuya prevención eficaz y sostenible requiere esfuerzos articulados.

Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú (2010, p.10) debido a la creciente necesidad de movilización de personas, aparecieron y proliferaron en nuestro sistema de transporte, una gran diversidad de vehículos, que representa un índice creciente como consecuencia de la industrialización y de los procesos de migración del campo a la ciudad, las zonas urbanas de todo el país experimentaron un crecimiento acelerado y desordenado de vehículos motorizados.

Si bien se han incrementado las vías de transporte, y los kilómetros de calzadas pavimentadas y con ello el número de vehículos, el estado de los vehículos difiere con los estándares ambientales. Son vehículos descartados en otros contextos viales por haber cumplido un ciclo vital, o también son vehículos reciclados y que su funcionamiento está reñido con los principios de la ingeniería y la aerodinámica. Un factor recurrente en el contexto peruano, referido al transporte, según el Ministerio de Transportes del Perú (2010) es el problema de la informalidad que constituye el causante de la contaminación ambiental, por cuanto los vehículos son antiguos. Asimismo, se relaciona con el deterioro de las vías de circulación, el caos vial, al alto índice de accidentes y muertes, y las trasgresiones viales que se han vuelto recurrentes. En ese contexto, indica el Ministerio de Transportes (2010) que los índices de accidentalidad actuales en el Perú, constituyen un motivo suficiente para iniciar el proceso de restablecimiento de la seguridad vial en la nación (p.10).

En fin, considerando el conjunto de componentes involucrados en el sistema de seguridad vial en nuestro país, el estudio del problema que significa el permanentemente creciente índice de accidentabilidad en las vías, debe ser

visto como factor multicausal y a su vez como iniciativas de desarrollo intersectoriales, en ese sentido, y dada la diversidad de los casos viales en el Perú, es necesario tenerlos siempre presente para la realización de un adecuado análisis.

A fin de contextualizar las anomalías del transporte en relación a los registros de accidentes de tránsito, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2010) ha identificado las siguientes particularidades:

Poblaciones rurales diseminadas, son pequeñas poblaciones distantes de las grandes vías de circulación regional y nacional y se caracterizan por la no existencia de semaforización, de calles y pistas apenas señalizadas, inexistentes veredas o muy angostas, escasez de zonas de recreación, exceso de mototaxis o taxicholos, motocicletas, bicicletas y peatones caminando por los filos laterales de las carreteras.

Población rural, son poblaciones atravesadas por vías regionales y nacionales, utilizan cruceros peatonales, semáforos, puentes peatonales, etc. Aun así, la población de estos lugares, cruzar normalmente por zonas no señalizadas. Por lo general estas rutas, tienen altos índices de mortalidad de menores de edad.

Ciudades de mediana población, son aquellas ciudades con señales y semáforos en mayor cantidad, tránsito más denso, y normalmente con problemas de parqueo en zonas comerciales y céntricas.

Finalmente, las grandes ciudades, conformadas por grandes metrópolis donde diversas situaciones viales se producen con una frecuencia dependiente de si la zona es céntrica, si son barrios periféricos, o si son zonas residenciales.

Por otra parte, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú (2010) señala que a través del tiempo diversos enfoques sobre el transporte se han utilizado careciendo de una visión integradora, lo que no ha permitido la

consolidación de esfuerzos multisectoriales que busquen la minimización de la ocurrencia de accidentes de tránsito.

En ese contexto la seguridad vial divisa los métodos de implementación de políticas públicas mediante la participación social y descentralización, ingeniería, entre otros. Los sectores involucrados desde la perspectiva intersectorial sobre el sistema vial asumen como los factores importantes: programas educativos relacionados a la seguridad vial al interior del sistema educativo nacional; normatividad en el sistema de tránsito y su aplicación; infraestructura e ingeniería vial; campañas de formación y de autorización de postulantes a conductores; sistemas de emergencia y rescate; elaboración de políticas públicas; participación de la sociedad; procesos de gestión local, de seguridad vial, y, descentralización e ingeniería en materia de seguridad vial.

La Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (Sutran).

Mediante la Ley N° 29380 se crea la Superintendencia de Transportes Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, (Sutran), entidad adscrita al Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la cual se encarga de normar, supervisar, fiscalizar y sancionar las actividades del transporte terrestre en el ámbito nacional e internacional, así como las actividades relacionadas con el transporte de mercancías en el ámbito nacional (Art. 1).

La Sutran tiene competencia para normar, supervisar, fiscalizar y sancionar según sus competencias, los servicios de transporte terrestre de personas, carga y mercancías en ámbitos nacional e internacional, así como los servicios complementarios y vinculados (Art. 2).

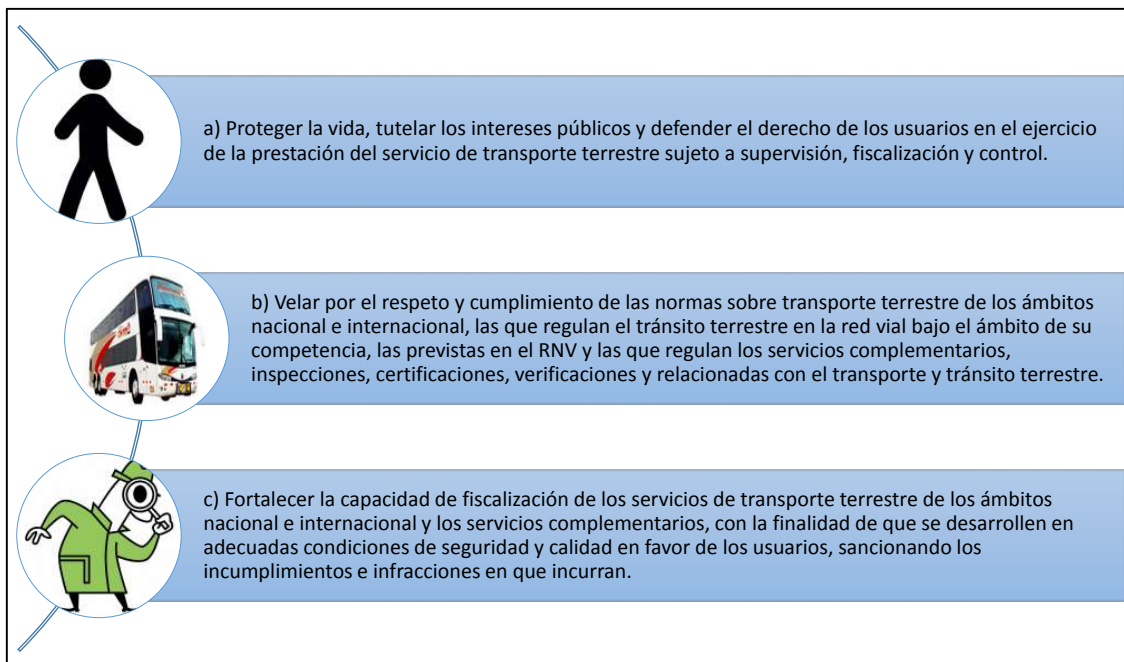


Figura 1. Principales Objetivos de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías.

Nota: Los objetivos totales de la Sutran están precisados en la Ley 29380, Ley de Creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, promulgada en junio de 2009.

En ese sentido, los objetivos de la institución están relacionados con la protección de la vida, tutelar los intereses públicos y defender el derecho de los usuarios en el ejercicio de la prestación del servicio de transporte terrestre sujeto a supervisión, fiscalización y control; velar por el respeto y cumplimiento de las normas sobre transporte terrestre de los ámbitos nacional e internacional, las que regulan el tránsito terrestre en la red vial bajo el ámbito de su competencia, las previstas en el Reglamento Nacional de Vehículos y las que regulan los servicios complementarios, inspecciones, certificaciones, verificaciones y otras relacionadas con el transporte y tránsito terrestre; y, también el fortalecimiento de la capacidad de fiscalización de los servicios de transporte terrestre de los ámbitos nacional e internacional y los servicios complementarios, con la finalidad de que se desarrollen en adecuadas condiciones de seguridad y calidad en favor de los usuarios, sancionando los incumplimientos e infracciones en que incurran.

Entre las funciones más importantes de la Sutran y relacionadas a la presente investigación, se pueden destacar:



Figura 2. Principales funciones de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías.

Nota: Las funciones de la Sutran son de carácter normativo, y de supervisión, fiscalización, control y sanción, y están precisadas en el artículo 4 de la Ley 29380, Ley de Creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, promulgada en junio de 2009.

El organigrama de la Sutran se actualizó con el Decreto Supremo N°006-2015-MTC, que aprueba el Reglamento de Organización y Funciones de la Sutran.

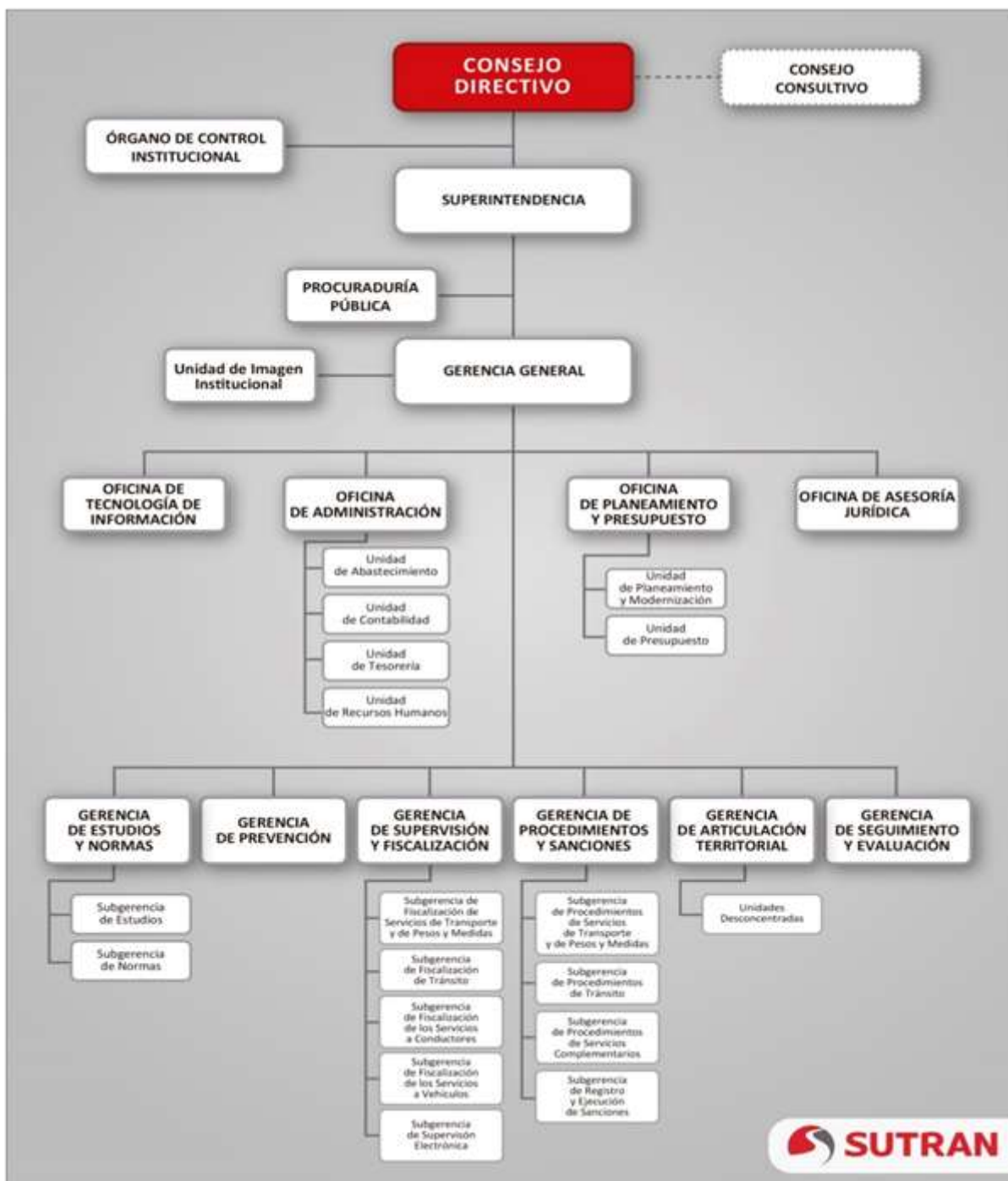


Figura 3. Organigrama de la SUTRAN, Decreto Supremo N°006-2015-MTC.

Nota: La Gerencia de Supervisión y Fiscalización, la Gerencia de Articulación Territorial y la Gerencia de Procedimientos y Sanciones, son las encargadas del llevar adelante los procesos de fiscalización y de sanción en la Entidad.

La Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF) es el órgano que se encarga de supervisar, fiscalizar y controlar el cumplimiento de la normatividad en materia de transporte, de tránsito, servicios complementarios y de pesos y medidas, en el ámbito de competencia de la SUTRAN; y detectar los

incumplimientos e infracciones a la misma que ameriten la aplicación de sanciones y medidas preventivas.

Estructura Orgánica: La GSF consta de las siguientes unidades orgánicas: Subgerencia de Fiscalización de Servicios de Transporte y de Pesos y Medidas, Subgerencia de Fiscalización de Tránsito, Subgerencia de Fiscalización de los Servicios a Conductores Subgerencia de Fiscalización de los Servicios a Vehículos y la Subgerencia de Supervisión Electrónica.

La Gerencia de Procedimientos y Sanciones (GPS), órgano que se encarga de llevar adelante los procesos administrativos generados por las actividades de fiscalización ejecutadas por la Gerencia de Supervisión y Fiscalización. Evalúa las posibles sanciones y medidas cautelares en segunda instancia que correspondan de acuerdo a la normatividad de la materia. Asimismo, se encarga de la supervisión de las sanciones administrativas y pecuniarias que se hayan impuesto, así como de las medidas administrativas y cautelares que se hayan aplicado.

Estructura Orgánica: La GPS tiene las siguientes unidades orgánicas: Subgerencia de Procedimientos de Servicios de Transporte y de Pesos y Medidas, Subgerencia de Procedimientos de Tránsito y la Subgerencia de Procedimientos de Servicios Complementarios, son las encargadas de efectuar el procedimiento administrativo sancionador por incumplimiento de la normativa de la materia y la resolución de los mismos en primera instancia administrativa. En tanto que la Subgerencia de Registro y Ejecución de Sanciones, se encarga de ejecutar las sanciones y obligaciones pecuniarias exigibles a los administrados, así como de las medidas administrativas y cautelares aplicables, y del registro de la información generada.

La Gerencia de Articulación Territorial (GAT), es el órgano encargado de coordinar, articular y programar con los Gobiernos Regionales y Locales, acciones de prevención, fiscalización y supervisión en materia de transporte, tránsito, vehículos y servicios complementarios en el ámbito de su competencia.

Podrá también realizar evaluaciones conjuntas de las acciones realizadas con miras a fortalecer las capacidades de las autoridades regionales y locales, a través de apoyo técnico y normativo.

Asimismo, está encargada de dirigir, coordinar y supervisar el cumplimiento de la normatividad en materia de fiscalización del transporte, tránsito, vehículos y servicios complementarios a través de las unidades desconcentradas, en el ámbito regional de su competencia, realizando su función en coordinación con los demás órganos de la entidad y las autoridades regionales y locales. La Estructura Orgánica de la GAT tiene las siguientes unidades orgánicas: Unidades Desconcentradas.

La Visión y Misión de la Sutran son:



Figura 4: Misión y Visión de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías.

Nota: Entre los valores que cultiva son: Honestidad, Trabajo en Equipo, Calidad del Servicio, Pro Actividad.



Figura 5. Objeto de control de la Sutran.

Nota: El objeto de control de la Sutran se desprende de la Ley N°29380, en el cual se muestra los tipos de fiscalización que realiza a los servicios de transporte terrestre de personas, carga y mercancías de ámbito nacional e internacional, así como a los servicios complementarios del transporte.

Ámbito de competencia

A través del Decreto Supremo 017-2007-MTC se aprueba el Reglamento de Jerarquización Vial, que es la clasificación de las carreteras que conforman el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC) en distintas categorías, adecuadamente agrupadas en tres redes: la Red Vial Nacional, la Red Vial Regional o Departamental, y la Red Vial Vecinal o Rural. La Red Vial Nacional está conformada por los ejes longitudinales y transversales constituyendo la base del Sistema Nacional de Carreteras. Son considerados como ejes receptores del flujo vehicular proveniente de las carreteras de regionales (o departamentales) y vecinales (o rurales). La Red vial Departamental Regional, es la red vial limitada al ámbito del gobierno regional, y conecta básicamente a los ejes longitudinales y transversales (red vial nacional) con la red vial vecinal. Y la Red Vial Vecinal que son las vías que vinculan las provincias y distritos.

El artículo 6 del citado Decreto Supremo, define que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones es la autoridad competente para la aplicación del reglamento, en la Red Vial Nacional, en el cual se encuentra la función de fiscalización que es ejecutada por la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías. Los datos del Anuario Estadístico 2015 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (P. 37), la Red Vial tiene una longitud total DE 171,386.6 km de recorrido, correspondiendo el 16% a la Red Vial Nacional competencia del Gobierno Nacional.

Tabla 1

Autoridad competente en infraestructura vial según la clasificación de la red vial.

Red vial	Autoridad competente en infraestructura vial	Km	%
Nacional	Gobierno central MTC / SUTRAN / PROVÍAS	28,072.9	16%
Regional	Gobierno regional	28,554.0	17%
Vecinal	Gobiernos locales	114,759.7	67%
Total		171,386.6	100%

Nota. Red Vial del Sistema Nacional de Carreteras del Perú

Operativos contra la informalidad en el transporte terrestre.

La informalidad es el servicio que realizan las unidades vehiculares de transporte de personas sin contar con la autorización de la autoridad competente. Ante esta situación se configura la infracción F1 del Reglamento Nacional de Transporte (RENAT, DS 017-2009-MTC). Este tipo de servicios de transporte terrestre requiere ser fiscalizado permanentemente con la finalidad de contribuir en la formalización total de los servicios de transporte terrestre.

El control de la informalidad es un trabajo coordinado entre las autoridades competentes. Existen cuatro actores claves que operando en condiciones óptimas y de manera coordinada contribuyen en el control de la informalidad: SUTRAN, la PNP, los gobiernos regionales y los gobiernos locales.

Para el caso de la Sutran, se han conformado equipos de inspectores con una logística adecuada, con unidades móviles que les permite operar de manera simultánea en diferentes puntos de control estratégicos. Para lograr los objetivos en forma más eficaz, se debe propiciar la integración de la información sobre las autorizaciones que otorgan las diferentes entidades competentes a los transportistas, para evitar autorizaciones indebidas y facilitar las acciones de control de la informalidad por parte de los inspectores.

En el caso peruano, la evidencia empírica en el Sector Transporte del periodo 2012-2015 demuestra que la labor fiscalizadora ejercida por la Sutran ha logrado reducir los niveles de incumplimiento de la norma de los vehículos de servicio de transporte de personas, de 4.8% en el año 2012 a 4.2% para el segundo semestre del 2015. De esta manera se infiere que la reducción de los niveles de incumplimiento, como resultado de la disminución de las deficiencias típicas, se debería tanto a la fiscalización como al carácter persuasivo de las sanciones económicas implementadas para cumplir con las normas de calidad establecidas.

Por su parte, la Policía Nacional del Perú dispone de efectivos policiales para brindar apoyo a los inspectores en el control de la informalidad. Sin el apoyo policial es imposible la intervención de los inspectores y sobre todo la aplicación de medidas preventivas como la retención de licencias de conducir o el internamiento de los vehículos. Los inspectores a menudo son víctimas de agresiones por parte de los transportistas informales.

Los gobiernos regionales y locales requieren de la conformación de equipos de inspectores con la logística adecuada y la implementación de depósitos vehiculares para brindar el apoyo a los inspectores de la Sutran en el control de la informalidad, en coordinación con la PNP. Los depósitos vehiculares permiten la aplicación de la medida preventiva relacionada con el internamiento del vehículo del transportista infractor, lo cual constituye un incentivo para dejar de operar en informalidad; esta medida, deja fuera de circulación de manera temporal a los vehículos que prestan servicios de transporte de manera informal,

por otro lado el transportista debe pagar una Unidad Impositiva Tributaria para sacar el vehículo del depósito, lo cual constituye un costo bastante alto para operar al margen de la formalidad.

El servicio de transporte de personas no autorizado ha proliferado en el territorio nacional, originando accidentes de tránsito, en muchos casos, con consecuencias fatales. Asimismo, causan pérdidas económicas en el sector público y privado. El crecimiento económico que atraviesa el país, hace más accesible adquirir vehículos M1 y M2 los cuales son utilizados para realizar el transporte de personas incumpliendo con la normativa vigente, no pagan impuestos a la SUNAT convirtiéndose el servicio en una fuente de ingresos económico líquido.

Externalidad negativa en la fiscalización del transporte informal.

El incremento de las acciones de control de Sutran ha originado que se presenten casos de agresión física. El apoyo policial es insuficiente para las acciones de fiscalización contra los servicios no autorizados, y en algunos casos las labores de fiscalización y correspondiente proceso sancionador a los agresores, no se han cumplido en forma óptima, dado que se requiere una participación y compromiso interinstitucional, según su competencia, de los Gobiernos Regionales, Municipalidades Provinciales, Ministerio Público y Defensoría del Pueblo.

Es a partir de esta casuística, que las nuevas políticas de actuación contra la informalidad, están siendo orientadas a la participación de instituciones relacionadas con las actividades de fiscalización en general, es decir, se está en proceso de coordinación y consolidación de estrategias de lucha conjunta en contra de las actividades de transporte informal, tal como se observa en la figura siguiente.

Lugar: C: Arequipa-Puno Km60 – Arequipa

Lugar: Yocará San Ramón Juliaca



Figura 6. Fiscalización del Servicio de Transporte Informal

Nota: Registro gráfico de la fiscalización en campo a las actividades de transporte informal realizada por los inspectores de transporte, siempre con el apoyo de la Policía Nacional del Perú. El servicio de transporte informal se caracteriza comúnmente por el uso de vehículos de categoría M1 y M2.

Dimensiones de la fiscalización aplicada al servicio de transporte terrestre Lima-Huancayo

Dimensión 1. Infracciones aplicadas

Según el D.S. 017-2009-MTC, las Infracciones son toda acción o inadvertencia que se encuentre indicada en forma expresa en el reglamento de dicho documento. Se clasifican, a su vez, en: leve, graves y muy graves: Las infracciones leves, son aquellas cuya sanción pecuniaria es de 0.05 de la UIT, las graves representan una sanción pecuniaria es de 0.10 de la UIT, y las muy graves, de 0.5 de la UIT, además de la F.1 que es de 1 UIT. Asimismo, los incumplimientos son inobservancias o contravenciones a las condiciones de permanencia y acceso advertidas en el Reglamento Nacional de Transporte Terrestre (DS 017-2009-MTC)

Según Cámara (2010), en el estudio que realizó en España relacionado a analizar la responsabilidad administrativa del titular de una empresa, derivada de las infracciones muy graves referentes a riesgos laborales, citó el artículo 1.1 del Texto Refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social (TRLISOS) donde se define que las infracciones administrativas son acciones u omisiones de los diferentes elementos responsables tipificados y sancionados en dicha Ley y en las leyes de orden social.

De acuerdo con Espinoza (2013), con el objeto de definir los alcances del término de fiscalización administrativa laboral y hallar el régimen jurídico aplicable, que permitan aportar en la labor de sistematización de los pronunciamientos inspectivos que ejecuta la Superintendencia de Fiscalización Laboral, se apoyó en el artículo 22° del Reglamento de la Ley General de Inspección del Trabajo (RLGIT) para definir a la infracción administrativa, definiéndola como los incumplimientos de los mandatos legales y naturales de trabajo, colectivos o individuales, en materia socio laboral. Son mandatos legales, las normas que forman parte del ordenamiento interno nuestro.

Según el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, las acciones administrativas derivadas del proceso de fiscalización pueden ser:

Al transportista: amonestación, multa, suspensión por sesenta días calendario de la autorización para desarrollar el servicio de transporte de pasajeros en una o más rutas; o de todo el servicio, referente al servicio especial de personas, al servicio de transporte privado de personas o al servicio de transporte de mercancías o mixto, suspensión por noventa días calendario de la autorización para desarrollar el servicio de transporte de pasajeros en una o más rutas, o de todo el servicio en el caso del servicio especial de pasajeros, del servicio de transporte privado de pasajeros, o del servicio de transporte de mercancías o mixto, cancelación de la autorización para desarrollar el servicio de transporte de personas en una o más rutas, o de todo el servicio en el caso del servicio especial de personas, del servicio privado de transporte de personas o del servicio de transporte de mercancías o mixto, inhabilitación permanente para prestar servicio de transporte terrestre bajo cualquier modalidad o realizar otras actividades vinculadas al transporte previstas en el presente Reglamento.

Al vehículo: suspensión por sesenta días calendario de la habilitación del vehículo para que sea utilizado en el desarrollo del servicio de transporte terrestre, suspensión por noventa días calendario de la habilitación del vehículo para que sea utilizado en la ejecución del servicio de transporte terrestre, inhabilitación por un año del vehículo para que sea utilizado en el desarrollo del servicio de transporte terrestre, cancelación de la habilitación vehicular para utilizarlo en la ejecución del servicio de transporte, inhabilitación definitiva del vehículo para desarrollar el servicio de transporte terrestre; y,

Al conductor: amonestación, multa, y suspensión por sesenta días calendario de la habilitación para la conducción de vehículos automotores del servicio de transporte terrestre, suspensión por noventa días de la habilitación para la conducción de unidades vehiculares del servicio de transporte terrestre, inhabilitación por un año para la conducción de vehículos de servicio de transporte terrestre, cancelación de la habilitación del conductor para la

conducción de unidades del servicio de transporte terrestre, inhabilitación definitiva para la conducción de unidades vehiculares de servicio de transporte terrestre o realizar actividades relacionadas a la conducción de vehículos de servicio de transporte terrestre; y,

Al titular que opera la infraestructura complementaria de transporte terrestre: amonestación, multa, suspensión por noventa días calendario en el ejercicio de la titularidad y/o la condición de operador de infraestructura complementaria de transporte terrestre, cancelación de la habilitación de funcionamiento de la infraestructura complementaria de transporte, inhabilitación irreversible en el ejercicio de titularidad o en condición de operador de infraestructura complementaria de transporte terrestre, o realizar actividades relacionadas al transporte y reguladas por el Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

Las transgresiones viales

El concepto de transgresión, se desprende del verbo transgredir, cuyo significado es violar un modelo, ley o estatuto, en orden a lo consignado por el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, 2008. Según Chiossone (1968), todo hecho que transgreda una norma obligatoria es ilícito, con una perspectiva desde el derecho civil.

Toda agrupación humana necesita normas, reglamentos y leyes que alineen el comportamiento de sus integrantes, de manera que sean pasibles de fiscalización y se mantenga el orden. Caso contrario, no habría armonía en la convivencia, y no podría garantizarse la seguridad ciudadana, y menos aún, una cultura de valores (Mockus, 2003).

Mockus (2003) afirma también, que las leyes, la moralidad y la cultura regulan la conducta. En ese sentido, las acciones de una persona pueden ser reguladas ya sea por el respeto a la ley o el temor a las consecuencias de transgredirla, las doctrinas personales sobre lo bueno y lo malo, o la costumbre

sancionada socialmente. En relación a esto, es de entender que, que existe es una desunión entre los sistemas reguladores, donde ciertas características tácitas son las que predominan sobre los escritos legales. Estos matices tácitos surgen de la normatividad no objetivas, donde prima la subjetividad.

Fishbein y Ajzen (2010) definen la norma no objetiva, denominada subjetiva, como la concepción de un individuo respecto de que la mayoría de las personas relevantes para él asumen que debería o no ejecutar una acción o comportamiento en particular. En ese sentido, Cialdini, Kallgreny Reno (1992; citados por Fernández Dols, 1993) apuntan que la persona tiene dos puntos normativos de referencia: uno de ellos es la percepción de cuál es el comportamiento que se espera de uno, y el otro, relacionado a la conducta que observada en el grupo.

Según Fernández (1993), la investigación relacionada a la conducta normativa se ha connotado principalmente en el estudio de los patrones vinculados al comportamiento que están sujetos a sanciones. La psicología social ha estimado que dichos patrones de comportamiento se convierten, mediante un proceso de interactividad, en normas sociales. Sin embargo, Fernández (1993) discute la funcionalidad de estas normas sociales, sean formales o no, y considera que éstas normalmente son disfuncionales y producen graves problemas para la supervivencia de los grupos sociales.

Asimismo, según Álvarez y Cerna (2013), quienes desarrollaron un trabajo de investigación relacionado a la formalización del microempresario del servicio público del transporte de pasajeros y su aporte al mayor dinamismo de la economía en la ciudad de Trujillo, en la cual precisa como una de sus conclusiones, que los microempresarios mantienen políticas internas basadas en una estructura de ganancias económicas y pago de su personal sin tomar en cuenta las obligaciones relacionadas a la tributación y obligaciones laborales. Este análisis se ha desarrollado encuestando a una muestra de 127 microempresarios de servicio de transporte público registrados en la Subgerencia de Transporte y Tránsito de la Municipalidad Provincial de Trujillo.

Utilizó como instrumento el cuestionario, y para el análisis de la información relevada en la investigación empleó las técnicas: indagación, conciliación de datos, tablas con cantidades y porcentajes, así como gráficos. Se pudo concluir que la formalización del microempresario del servicio público de pasajeros contribuye positivamente en la economía dinámica de la ciudad de Trujillo. Por otro lado, se demostró que no existe formalidad en el servicio de transporte de pasajeros en la ciudad de Trujillo, lo cual ha ocasionado que la mayoría de trabajadores no tengan acceso a los beneficios sociales establecidos por las normas legales vigentes. Asimismo, señala que el alto nivel de informalidad en el servicio de transporte genera un impacto en la correcta medición de los ingresos.

Las faltas al servicio de transporte terrestre.

Las faltas constituyen un problema en muchos sistemas de transporte público en todo el mundo y las políticas para reducirlo generalmente apuntan a mejorar el control y aumentar la eficiencia.

Según el Plan Nacional de Seguridad Vial (2007-2011), la trasgresión constituye un grupo de comportamientos o conductas que por acción u omisión están propensas a transgredir normas compartidas, salvaguardando el interés individual por encima del interés colectivo.

Las faltas relacionadas a la contravención de las normas de transporte y tránsito en el Perú, ha sido tipificadas en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte (RENAT) como infracciones e incumplimientos. Según el artículo 92 del indicado documento, refiere que la fiscalización del servicio de transporte es una actividad que comprende la supervisión y detección de faltas que pueden ser incumplimientos o infracciones, la designación de medidas preventivas, la imposición de sanciones y ejecución de las mismas conforme a lo que se prevé en el indicado reglamento (p.110).

Para el RENAT, el incumplimiento es “la inobservancia o contravención de las condiciones de acceso y permanencia previstos en este Reglamento” (p.11).

Según el análisis Quinchuela (2014), la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial del Ecuador no establece en su cuerpo legal, una definición del término contravenciones de tránsito, sino que, solo se encasilla en clasificarla en delitos y contravenciones con distintos niveles de gravedad (leves, graves y muy graves)

Según Cabanellas citado por Quinchuela (2014) la palabra “contravención” está precisada como: “La falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Tránsito a la ley cuando se obra contra ella o en fraude de la misma (...)” (Cabanellas, 1998, pág. 360). Según criterio de Quinchuela, las contravenciones de tránsito son ligeras anomalías del comportamiento que ponen en peligro inminente a los usuarios que se movilizan de un punto a otro a través de la red vial ecuatoriana, dicho en otras palabras, es el irrespeto a la ley y Reglamento correspondientes, y a las disposiciones del manual de convivencia que impone la ley ecuatoriana, respecto al transporte y Tránsito terrestre, que regula el comportamiento de los usuarios, peatones y conductores en la red vial.

De la revisión bibliográfica y experiencia del investigador en el sector transporte, las infracciones e incumplimientos son faltas a los reglamentos nacionales de administración de transporte y tránsito, y se diferencian entre sí, en el nivel de gravedad y/o exposición al riesgo o peligro de los usuarios, similar a lo indicado por Quinchuela, sin embargo es preciso dejar sentado que los incumplimientos son contravenciones cuya sanción es no pecuniaria, y obedece a un principio de oportunidad para el resarcimiento de la mala conducta. De acuerdo a Salas (2014), el Principio de Oportunidad en términos legales, es la autoridad que tiene el Ministerio Público, como cabeza de las acciones penales públicas, de inhibirse de sus actividades, o en su caso, de solicitar ante el órgano jurisdiccional interrumpir las causas, en orden con

determinadas condiciones previstas por la ley, pudiendo ser entre sí, concurrentes o excluyentes.

Dimensión 2: Los accidentes de tránsito de los vehículos de servicio de transporte de personas.

Según la Contraloría General de la República (2016), los accidentes de tránsito son sucesos ocurridos de manera súbita e inesperada, debido a condiciones y acciones irresponsables previsibles potencialmente, imputados a factores humanos, vehículos automotores, situaciones climatológicas, señalización y caminos, que causan perjuicios materiales, daños psicológicos y lesiones o pérdida de vidas humanas. Según la Contraloría General de la República, las clases de accidentes son: colisión, denomina así a los choques de uno o más vehículos en movimiento; atropello, se da cuando los peatones son arrollados mientras el vehículo está en movimiento; caída de persona o cosa, que ocurre cuando una persona que o cosa va dentro de un vehículo en movimiento.

Para Cardoza (2016), especialista en Tránsito y Seguridad Vial, basándose en los conceptos del Decreto Supremo N°033-2001-MTC, los accidentes de tránsito son eventos que causan daño a personas o cosas, los cuales son producidos como consecuencia directa de la circulación vehicular. Según el especialista, los accidentes de tránsito pueden clasificarse en: accidentes de tránsito simples: son aquellos en los que participan únicamente un vehículo, como por ejemplo choque, despiste volcadura, atropello); accidentes múltiples: aquellos en los que participan más de un vehículo; accidentes mixtos, cuando se combina un accidente de tránsito simple con un mixto, por ejemplo, lo choques y despistes; y accidentes especiales: cuando el choque es contra un semoviente.

Por otro lado, la normativa legal del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito (Decreto Supremo N°024-2002-MTC), define los accidentes de tránsito como eventos súbitos, no previstos y violentos, que incluyen los incendios y actos

terroristas, en los cuales participan vehículos de propulsión propia (automotores) en marcha o detenidos en la vía pública, los mismos que causan daño a personas (ocupantes o terceros). De acuerdo a la revisión bibliográfica de Ortíz (2015), ha precisado que la clasificación de los accidentes de tránsito, según su naturaleza, es como sigue:

Accidentes de tránsito simples

Son aquellos donde participa un solo vehículo en movimiento sobre una vía pública, en el cual tiene relación directa el elemento hombre. Estos a su vez, puede ser: choques, volcaduras, despistes, incendios.

Choques: es la colisión de un vehículo contra un elemento fijo o momentáneamente fijo como un vehículo estacionado, por ejemplo. Puede ser a su vez, choque lateral, angular, posterior o anterior; volcadura: es la pérdida del equilibrio estructural del vehículo cuando se encuentra en movimiento pudiendo hacerlo sobre sus lados o hacia la parte frontal o trasera, puede ser volcadura de tonel o volcadura de campana; despiste: es la pérdida del contacto de los neumáticos con la superficie circuleable de la vía, saliéndose de esta zona circuleable. Puede ser, a su vez, total o parcial.

Accidentes de tránsito múltiples

Son aquellos en los cuales intervienen dos vehículos que se encuentran en movimiento, o un vehículo en movimiento y un peatón. Estos pueden clasificarse en: choque frontal, choque por embiste, choque por alcance, choque lateral.

Choque frontal: es la colisión que involucra a un vehículo embistiendo a otro estando ambos en movimiento. Pueden ser: choque frontal céntrico, choque frontal excéntrico derecho, y choque frontal excéntrico izquierdo; choque por embiste: es la que se produce cuando el vehículo en movimiento colisiona contra

la pared lateral de otros vehículos que se encuentra en marcha. Debido a la figura del impacto, a este tipo de choque se les denomina también choque en "T". Pueden ser: choque por embiste céntrico, choque por embiste lateral derecho, choque por embiste lateral izquierdo, choque por embiste excéntrico posterior y choque por embiste excéntrico anterior; choque por alcance: se denomina así a la colisión de dos vehículos que se encuentran circulando en la misma dirección y mismo sentido, en el cual impacta la parte frontal del vehículo segundo, con la parte posterior del primer vehículo, pueden ser: choque por alcance céntrico y choque por alcance excéntrico; choque lateral: es la colisión entre los lados de dos vehículos que circulan en la misma dirección. Pueden ser: choque lateral positivo, choque lateral negativo, choque lateral por topetazo.

Accidentes de tránsito por atropello.

Son aquellos que ocurren generalmente por el encuentro entre un vehículo y un peatón. Pueden ser: atropello por proyección, atropello por volteo, atropello por aplastamiento, atropello por compresión, atropello por encontronazo, atropello por arrastramiento.

Accidentes de tránsito mixtos.

Son aquellos producidos por la combinación de un accidente de tránsito simple y un accidente de tránsito múltiple, como, por ejemplo, despiste con subsecuente atropello, choque frontal excéntrico izquierdo con subsecuente volcadura de tonel lateral izquierda.

Según Cesán (2012), la gravedad de los accidentes de tránsito está dada por los niveles de gravedad de las personas afectadas como consecuencia de los accidentes de tránsito, clasificándolos en leves, graves y fatales, denominando lesiones leves, a las lesiones de todo aquel individuo involucrado en el accidente que no presente daño físico evidente o que este fuera detectado con una simple exploración visual física; lesiones graves, a todas aquellas lesiones en personas que presenten daño físico evidente y/o que fuera detectado

en la exploración física, y que pueda poner en riesgo la vida del individuo o demande más de 30 días de curación; y, lesiones graves, a todas aquellas cuyo daño físico evidente pueda comprometer su vida, haya fallecido, o conste en el certificado de defunción que su deceso ha ocurrido como producto del accidente de tránsito, sin importar el periodo que haya transcurrido posterior al siniestro.

El investigador juzga que las consideraciones asumidas por Cesán (2012), tienen cierto nivel de subjetividad, toda vez que la evaluación del estado de los usuarios del servicio de transporte terrestre debe ser realizado por profesionales especializados, paramédicos, doctores o peritos del rubro, competencia que en la actualidad la tiene el Ministerio de Salud, entidad con la cual la Sutran aún carece de convenios que permita disponer con los niveles de oportunidad adecuados para poder realizar el análisis materia del presente estudio.

1.3 Justificación

Justificación teórica.

Dado el vacío de investigaciones sobre las infracciones al servicio de transporte terrestre según tamaño de las empresas de transporte en el contexto peruano, esta investigación reviste gran importancia porque planteará a la sociedad científica, nuevos datos para la construcción de postulados teóricos sobre la variable en estudio.

El presente análisis está contribuyendo, y además, será uno de los puntos de partida, en las investigaciones subsiguientes, relacionadas a la fiscalización al servicio de transporte terrestre y las estrategias para la detección de infracciones; asimismo se considera resaltante el estudio, en la medida que se constituye a nivel nacional, en uno de los primeros análisis relacionados al tema, mostrando el comportamiento de las variables de la fiscalización al servicio de transporte, las infracciones detectadas durante este proceso de fiscalización, y la tendencia de los accidentes de tránsito registrados con daños personales, de

vehículos de servicio de transporte terrestre de personas, que en el Perú, es ejecutada por la Sutran desde el año 2010, en que inició sus operaciones.

Justificación práctica.

Esta investigación reviste gran relevancia, porque aportó datos sobre la gestión vial y la tendencia de sus transgresiones según la envergadura empresarial (empresas grandes, medianas y pequeñas), lo que podrá ser utilizado para el diseño o generación de alternativas orientadas a la optimización del sistema vial relacionado a la circulación de vehículos de transporte de personas en la carretera central, disminuir transgresiones, de tal manera que eleve el nivel de la seguridad vial, así mismo, servirá de insumo informacional a la sociedad y principalmente a las autoridades para que incorpore nuevos enfoques y estrategias de reducción de trasgresiones cuyo propósito principal es formar conductores y ciudadanos con cultura y desempeño vial. Además, contribuir en la identificación de las faltas de servicio de transporte terrestre y consecuentemente en la mitigación de los accidentes de tránsito de las empresas de servicio de transporte terrestre de personas.

Justificación científica.

El trabajo permitió conocer cómo se comportan los indicadores de la fiscalización al servicio de transporte terrestre, y si existe o no efecto disuasivo en las empresas de servicio de transporte terrestre según su envergadura, circunscrito en el análisis de la Carretera Central que une los departamentos de Lima y Junín, considerada últimamente, como una de las principales vías que une la capital con la sierra central generando una importante actividad comercial, alta circulación de vehículos de carga por transporte de víveres, y un elevado flujo de pasajeros.

Se ha seleccionado una investigación de este tipo, puesto que, en el Perú, necesitamos proponer mejoras tangibles que favorezcan la toma de decisiones relacionadas a la fiscalización del servicio de transporte terrestre, en base a

conceptos analizados y actualizados. Es también una propuesta sólida y necesaria para retomar el camino de la mejora continua en el transporte terrestre peruano.

Justificación legal.

En cuanto a la justificación legal, el análisis del presente estudio está enmarcado en torno a la Ley 29380, denominada Ley de Creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (Sutran), la cual se encarga de supervisar, fiscalizar, normar y sancionar las actividades del transporte de personas y mercancías en el ámbito nacional e internacional, así como las actividades relacionadas al transporte de mercancías en el ámbito nacional. Ley N°27181 Ley General de Transporte y Tránsito, Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, que modifica el Reglamento Nacional de Tránsito, D.S. 017-2009-MTC que aprueba el Reglamento Nacional de Administración de Transporte y sus modificatorias, y el D.S. 006-2015-MTC Reglamento de Organización y Funciones de la Sutran.

Se realizó una revisión de las principales leyes y decretos supremos peruanos, relacionados con la fiscalización al servicio de transporte, en particular con aquellos que bajo nuestro criterio y experiencia tienen mayor relevancia para argumentar la fiscalización del servicio de transporte. Entre los documentos revisados están: Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre (Ley N° 27181), Reglamento Nacional de Administración de Transporte (Decreto Supremo N°017-2009-MTC), Reglamento Nacional de Vehículos (Decreto Supremo N°058-2003-MTC).

Asimismo, se tomó en cuenta algunos de los pocos análisis del transporte terrestre que existen a nivel nacional e internacional, evaluando también información complementaria publicada por organismos públicos como del Ministerio del Interior (Policía Nacional del Perú), Ministerio de Producción, Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), del Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), Ministerio de

Trabajo (MINTRA), etc. Asimismo, se buscaron datos y estudios publicados por organizaciones privadas que representan a los distintos grupos de interés de la industria del transporte, como la empresa Desarrollo Vial de los Andes SAC (DEVIANDES), actual concesionario de la Carretera Central, lugar en donde se desarrolló el estudio, así también se ha recurrido a la información de Centro de Investigación Desarrollo Asesoría Transporte Terrestre (CIDATT), Transitemos, Prevención en Seguridad Vial (PSV), etc.

Los reglamentos en los cuales la Sutran se apoya para ejercer la actividad de fiscalización de los servicios de transporte terrestre, son El Reglamento Nacional de Administración de Transporte (RENAT), El Reglamento Nacional de Tránsito (RTRAN), El Reglamento Nacional de Vehículos (RNAV), El Reglamento de Licencias de Conducir (RELIC), Reglamento Nacional de Transporte Terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos, entre los más importantes.

Justificación metodológica.

Este estudio reviste gran importancia, porque contribuyó en la definición y conceptualización de la variable fiscalización relacionada al servicio de transporte terrestre de personas en las carreteras. Asimismo, nos acercará a identificar las infracciones según el tamaño de las empresas, que pudieron ser constantes, determinando sus tendencias, en la ocurrencia de los accidentes de tránsito. De otro lado, contribuirá en base a la experimentación en posteriores estudios, para el planteamiento de políticas públicas que contribuyan en la reducción o minimización de accidentes de tránsito.

1.4 Problema

La problemática evidenciada en el Perú, de acuerdo a los datos del Anuario Estadístico del MTC del año 2015, se presenta en que el número de vehículos autorizados para el transporte terrestre de pasajeros por carretera entre los años 2013 y 2015, se incrementó en 20.3% al pasar de 9,120 a 11,058 unidades. Siendo uno de los factores principales que motivaron este crecimiento, asociado al incremento de la flota vehicular de las empresas, el acceso a créditos y productos crediticios para financiar la compra de vehículos nuevos (Publimetro, 2016)

De acuerdo a la información de la Asociación Automotriz del Perú, la estadística de inmatriculación de vehículos pesados comprendidos por los ómnibus, minibús, camiones y tractocamiones, ha incrementado 10.4% en el último trimestre del año 2016, respecto a similar periodo del 2015. En particular, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones informa a través de su página web; que solo el parque de ómnibus a nivel nacional entre los años 2013 y 2015, ha registrado un incremento de 22.6% (de 7,251 a 8,887 ómnibus). La inmatriculación vehicular, es la incorporación de un vehículo al Sistema Nacional de Transporte Terrestre (SNTT), la cual está asignada de manera exclusiva a un registros público, dicho de otra manera, es la primera inscripción de un vehículo en el Registro (Asociación Automotriz del Perú, 2016)

Este último párrafo, da cuenta de un crecimiento más acelerado de los ómnibus, que de los vehículos de transporte de carga. Es por ello, el interés del investigador, de analizar las infracciones que estos vehículos de transporte de pasajeros están cometiendo, y por llevar gran cantidad de vidas humanas a bordo.

Entonces el número de empresas de servicio de transporte a nivel nacional autorizados por el MTC es de 1,838 empresas, que acumulan un aproximado de 11,058 vehículos de servicio de transporte de pasajeros por carretera. De otro lado, el 24% de estas empresas de servicio de transporte de

personas a nivel nacional (entre las que se encuentran las empresas interdepartamentales, interdepartamentales, turístico nacional, trabajadores, privado o internacional), son empresas de transporte de ámbito nacional o servicio interdepartamental, que son los comúnmente denominado ómnibus o buses de transporte interprovincial. (Anuario Estadístico MTC, 2015)

Con respecto a la antigüedad del parque vehicular del transporte terrestre de pasajeros por carretera, según el informe presentado por el Ministerio De Transportes y Comunicaciones, en el año 2015 se registró una ligera tendencia a la modernización de la flota de vehicular, donde el 58,6% de las 11,058 unidades autorizadas a nivel nacional, se encuentran en un rango de antigüedad de 1 a 5 años, el 33,2% tiene una antigüedad entre 6 a 14 años y el 8,2% tiene una antigüedad mayor a 15 años

Asimismo, en relación al tráfico de pasajeros en el transporte interprovincial con destino a Junín, el MTC informa que entre los años 2013 y 2015, se ha registrado un incremento total de 3.3%, al pasar de 3,515,536 a 3,630,800 pasajeros por año.

En el contexto de la ruta Lima-Huancayo, materia de análisis del investigador, los registros estadísticos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones dan cuenta que a diciembre de 2016, existieron 58 empresas de servicio de transporte de personas de ámbito nacional que desarrollaban servicio en la ruta indicada, cuya flota vehicular acumulada fue de 263 unidades con características dimensionales similares y estructura determinada por el MTC para poder desarrollar el servicio de transporte terrestre de personas

La Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías - Sutran, ha informado que en el año 2016 ha realizado 882,624 intervenciones a vehículos de servicio de transporte de personas, carga y mercancías, de las cuales, el 71.8% corresponde a intervenciones a los buses de transporte de personas, y el 28.2% restante, a los vehículos de transporte de mercancías. Asimismo, la Sutran con el apoyo del SINARETT, realiza un control

administrativo permanente de los buses de transporte, mediante el uso de la Hoja de Ruta Electrónica en el marco del Decreto Supremo N°025-2014-MTC (01ENE2015) que establece el uso obligatorio de la Hoja de Ruta Electrónica para los vehículos de servicio de transporte de personas, a partir del 1° de mayo 2015. (Memoria Institucional de la SUTRAN, 2016).

Tabla 2

Intervenciones a los servicios de transporte terrestre a nivel nacional, 2014-2016

Año	Transporte de Personas	%	Transporte de Mercancías	%	Total
2014	976,657	60.8%	629,504	39.2%	1,606,161
2015	890,902	64.5%	490,408	35.5%	1,381,310
2016	634,000	71.8%	248,624	28.2%	882,624

El registro detallado de la fiscalización realizada a nivel nacional, reportado a la Gerencia de Estudios y Normas, nos confirma que el 56.7% de las fiscalizaciones fueron realizadas en la región Lima, 8.7% en la región Ica, 6% en la región Junín, entre las principales regiones, debido a diversos factores preponderantes como flujo vehicular, actividad comercial, niveles de inconformidad o transgresión a la norma, parque vehicular, informalidad, entre otros.

En esa línea de análisis, de acuerdo a los registros detallados de la Gerencia de Estudios y Normas de la SUTRAN revisados por el investigador, en el año 2016, el equipo fiscalizador encargado de monitorear el cumplimiento de las normas de las unidades vehiculares que circulan por la Carretera Central, ha impuesto en total 3,467 incumplimientos y 1,996 infracciones en sus distintos niveles de gravedad, esto último, materia de análisis en el presente documento.

De otro lado, la Subgerencia de Estudios de la Gerencia de Estudios y Normas (SGE-2016), unidad orgánica encargada de desarrollar estudios, investigaciones y publicaciones, en el año 2016, reporta que se registró el mayor número de accidentes en carreteras, (2,997) del periodo 2010-2016. Esta cifra se incrementó en 41%, en comparación al número de accidentes registrados en

el año 2015. Participaron en accidentes de tránsito en carreteras un total 4,342 vehículos, 37% más que en el año 2015 (3,167). Los tipos de vehículos que tuvieron mayor participación en accidentes en el 2016 fueron: camiones y remolcadores (1,160), automóviles (1,114) y camionetas (622).

En la misma línea de análisis de accidentabilidad, el Plan Estratégico Sectorial Multianual del Sector Transportes y Comunicaciones 2012-2016, en relación al transporte informal, inicia que: la liberalización y desregulación del transporte que reina desde el inicio de los 90's, originando el crecimiento y dinamismo de la actividad generando competencia, pues también dio origen a muchos problemas, ubicándose entre los más importantes: exceso de oferta vehicular, obsolescencia del parque vehicular, empresas atomizadas, nacimiento de transportistas en calidad de informales creando competencia desleal, que han impactado finalmente de manera negativa en términos de calidad y de seguridad de los servicios de transporte. (p. 11).

La Carretera Central al ser una de las principales arterias de abastecimiento de víveres de primera necesidad en el país, concentra gran movilidad de vehículos de transporte de mercancías y de pasajeros debido al comercio y al nacimiento de nuevos centros mineros. Según el Suplemento Junín: camino al desarrollo, las inversiones en el sector Transportes y Comunicaciones en el periodo 2011-2016 superan los 2,000 millones, y considera un conjunto de tareas estratégicas y proyectos integrales que están impulsando el crecimiento de la región. Asimismo, informa que, por más de 30 años, la infraestructura de esta vía no se ha modificado manteniéndose como una vía de dos carriles, y está dando muestras de una vía colapsada, presentándose con mayor notoriedad ahora con el Fenómeno del Niño, que ha motivado la habilitación de rutas alternas. Al respecto hay diversas propuestas de mejora, como la implementación de un carril por cada sentido de la vía, o como la de la construcción del túnel Trasandino, que aportaría con la fluidez ideal para que el tráfico en la carretera alcance niveles logísticos competitivos e integradores.

Como producto de la realidad existente en la Carretera Central señalada en los párrafos anteriores, la jurisdicción de Huancayo, con un fin preventivo, propuso el Reglamento de aplicación de infracciones y sanciones administrativas – RAISA - de la Municipalidad Provincial de Huancayo (2016), el cual viene ejecutándose a través de los Inspectores Municipales de Transporte quienes levantan actas de Verificación Administrativa, las mismas que se tradujeron en acciones de control de campo para hacer constar la comisión de infracciones del transportista, del conductor o del operador del terminal terrestre dando inicio al procedimiento sancionador, el cual consta de los siguientes formatos: Actas de Verificación de Póliza de Seguros, Actas de Verificación de Modificación de Ruta y Acta de Verificación de Infracción al Transporte (p.12).

En ese contexto la Municipalidad Provincial de Huancayo ha informado a través de la Gerencia de Tránsito y Transporte, a fin de dar cumplimiento, elaborará y proveerá los formatos para la ejecución de las acciones contempladas en el párrafo anterior, al servicio del transporte de pasajeros, conductores y a la concesionaria o persona jurídica autorizada.

En esa línea de análisis, a las limitaciones señaladas, el riesgo de accidentes también está asociado con la fatiga. Diversos estudios demuestran que los conductores que habían conducido sin un descanso, es decir, un exceso de 4 horas se les asignó un estado de "riesgo", lo que reflejan los hallazgos de Stevenson et al. (2014). En efecto, los conductores de vehículos expuestos a excesos tuvieron una probabilidad del 0,1% de participar en un accidente relacionado con la fatiga. Los conductores más largos pasados en un estado de "riesgo", su mayor exposición total a un accidente relacionado con la fatiga.

En ese orden de ideas, se observa que la tarea de fiscalización del servicio de transporte se torna fundamental con la finalidad de otorgar esos niveles de calidad y seguridad. Esta función fiscalizadora en el Perú la realiza la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (Sutran), y en base a los datos producidos y relacionados a la gravedad de las sanciones económicas y pecuniarias en el último año 2016, se evaluará cuál es

la tendencia de la fiscalización, y tendencia de las infracciones y accidentes de tránsito de los vehículos de servicio del transporte de pasajeros, puntualmente en la ruta Lima – Junín desarrollado a través de la Carretera Central.

De acuerdo a literatura especializada, es pertinente indicar que por tratarse de un servicio de orden público, su prestación en relación a las normas de calidad, va a depender básicamente de la función fiscalizadora ejercida por la Sutran, entendiéndose como fiscalización al conglomerado de normas y operaciones de supervisión, determinación de estándares o mínimos de tolerancia, así como la definición de sanciones económicas para las empresas que cometen las infracciones, entre otros aspectos, según Murillo (2007).

Por otro lado, según Bonilla (2006), en la Ciudad de Huancayo ha existido un incremento incontrolado de unidades de transporte tipo camionetas rurales y *coaster* que ha terminado por saturar las vías existentes, principalmente por la forma de operación que ocurriría en el caso de tener sobreoferta de transporte público, (p. 37). Además, a partir del análisis del sistema de transporte público de la ciudad de Huancayo, propone el diseño de vías complementarias, localización del Terminal Huancayo, pero consideramos que debe complementarla mencionando la presencia del servicio de transporte informal que se ha generado a partir de esta sobrepoblación de camionetas rurales, minivans y *coaster*, y que ha sido adoptada como un rentable escape contra la ausencia de medios de sobrevivencia del poblador.

En ese contexto, el crecimiento desordenado dio paso a diversas transgresiones y faltas viales, por lo cual en el presente estudio se busca conocer las tendencias de la fiscalización aplicada al servicio de transporte terrestre de personas según tamaño de las empresas de transporte de la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016.

1.3.1 Formulación de problema

Problema general

¿Cuál es la tendencia de la fiscalización aplicada al servicio de transporte terrestre según tamaño de empresas de transporte de la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016?

Problemas específicos

Problema específico 1

¿Cuál es la tendencia de las infracciones detectadas en la fiscalización al servicio de transporte terrestre según tamaño de las empresas de transporte de la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016?

Problema específico 2

¿Cuál es la tendencia de los accidentes de tránsito de los vehículos de servicio de transporte terrestre según tamaño de las empresas en la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016?

1.5 Objetivos

Objetivo general

Comparar la tendencia de la fiscalización aplicada al servicio de transporte terrestre según tamaño de las empresas de transporte de la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016

Objetivos específicos

Objetivo específico 1

Comparar la tendencia de las infracciones detectadas por la fiscalización al servicio de transporte terrestre según tamaño de las empresas de transporte de la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016.

Objetivo específico 2

Comparar la tendencia de los accidentes de tránsito de los vehículos de servicio de transporte terrestre según tamaño de las empresas en la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016.

II. Marco Metodológico

2.1. Variables

La variable del presente trabajo de investigación es la fiscalización aplicada al servicio de transporte terrestre de empresas de transporte de pasajeros.

2.1.1. Definición conceptual

La fiscalización al servicio de transporte terrestre es el procedimiento a través del cual se supervisa y verifica que el desarrollo del servicio de transporte terrestre, se desarrolla dentro de los parámetros, condiciones y marco legal establecido en las normas de transporte y tránsito terrestre, en búsqueda de mantener el desarrollo del servicio a los usuarios, dentro de los estándares de calidad mínimos exigibles. (Memoria Sutran 2015).

2.2. Operacionalización de variable

2.2.1 Definición operacional

La operacionalización se realiza mediante un instrumento digital (base de datos), el cual contiene dos dimensiones que cuentan con 11 y 4 indicadores, respectivamente. Se usaron los niveles de las infracciones (dimensión 1): muy grave (entre 0.5 y 1 UIT), grave (de 0.10 UIT) y leve (de 0.05 UIT), de acuerdo a lo precisado en el DS 017-2009-MTC, y los niveles de los accidentes de tránsito (dimensión 2): muy grave (accidentes con presencia de personas fallecidas), grave (accidentes con más de 5 personas heridas y sin personas fallecidas) y leve (con 5 o menos personas heridas y sin personas fallecidas).

Tabla 3.
Operacionalización de la variable fiscalización del servicio de transporte terrestre de personas.

Dimensiones	Indicadores	Niveles y rangos	
Infracciones al servicio de transporte terrestre de personas	% de Infracciones por vehículos con algunas luces no funcionen, con láminas retrorreflectivas no estándares, neumáticos fuera de especificaciones.	Muy grave (entre 0.5 y 1 UIT)	
	% de infracciones de vehículos cuyo conductor no habilitó alguno o cualquiera de los elementos de seguridad y emergencia: extintores, conos, botiquín.		
	% de infracciones por realizar enmendaduras que invaliden la información contenida en la hoja de ruta o manifiesto de usuarios, no llenar hoja de ruta, prestar servicio de transporte turístico, sin tener la información requerida en la hoja de ruta.		
	% de infracciones que impiden el trabajo de la Policía, enmendaduras del manifiesto de pasajeros, no llenar la información necesaria, no comunicar a la empresa la relación de usuarios embarcados en los terminales o estaciones de ruta.		
	% de infracciones por no portar durante la prestación del servicio de transporte de pasajeros: el manifiesto de usuarios, la hoja de ruta, CITV, SOAT.		
	% de infracciones por vehículos que no cuentan con las láminas retrorreflectivas, con parachoques delantero o posterior, no cuenten con el número mínimo de luces exigidas por el RNV, sin parabrisas o trizado, sin limitador de velocidad, etc.		Grave (0.10 UIT)
	% de infracciones por no exhibir en lugar visible del salón del vehículo un cartel o aviso, legible para los usuarios, que contenga la información prevista en el presente Reglamento		Leve (0.05 UIT)
	% de infracciones por permitir que se transporte usuarios que excedan el número de asientos indicados por el fabricante del vehículo.		
	% de infracciones por permitir el viaje de menores de más de cinco años en el mismo asiento que el adulto.		
	% de infracciones por utilizar conductores que no tengan licencia de conducir, sin licencia vigente, o que no corresponda a la clase y categoría requerida.		
Accidentes de Tránsito	% de Infracciones por vehículos en los que algunas de las luces no funcionen, con láminas retrorreflectivas no estándares, neumáticos fuera de especificaciones.	Muy grave (con personas fallecidas)	
	% de accidentes ocurridos bajo la modalidad de choque en cualquiera de sus variantes (frontal, lateral, alcance, especial)		
	% de accidentes ocurridos bajo la modalidad de despiste en cualquiera de sus variantes (a abismo, a cuneta, al río, al cerro, al llano)		Grave (más de 5 heridos)
	% de accidentes ocurridos bajo la modalidad de volcadura en cualquiera de sus variantes (de tonel o de campana)		Leve (menos de 5 heridos)
	% de accidentes ocurridos bajo la modalidad de atropello en cualquiera de sus variantes (a peatón, a semoviente, atropello y fuga)		

2.3 Metodología

La presente investigación asumió el método analítico - sintético, el cual estudia los hechos, a partir de la fragmentación del objeto de estudio en cada una de sus partes para estudiarlas de manera individual (análisis), y posteriormente se unen dichas partes para estudiarlas de manera integral y holística (síntesis) (Bernal, 2006, p. 57). En el presente trabajo de investigación se asumió este método puesto que se analizó la variable fiscalización al servicio de transporte según el tamaño de las empresas en la ruta Lima-Huancayo a partir del análisis de sus dos dimensiones.

2.3. Tipos de estudio

La presente investigación se basó en la investigación sustantiva. De acuerdo a Sánchez y Reyes (2015) el tipo de investigación es sustantiva porque: “Trata de responder a los problemas sustanciales, en tal sentido, está orientada a describir, explicar, predecir o retrodecir la realidad, con lo cual se va en búsqueda de principios y leyes generales que permita organizar una teoría científica” (p. 45).

Esta definición engloba la finalidad de esta investigación puesto que aborda el tema de fiscalización basado en las infracciones al servicio de transporte detectadas y aplicadas, así como los accidentes de tránsito ocurridos.

El nivel de investigación es descriptivo, porque “está orientada al conocimiento de la realidad tal como se presenta en una situación espacio-temporal dada” (Sánchez y Reyes, 2015, p. 46). Es así que esta investigación se realizó en la ruta Lima – Huancayo, del periodo 2014 – 2016, en empresas de transporte de ámbito nacional.

2.4. Diseño de investigación

La presente investigación es de nivel descriptivo comparativo, no experimental de corte longitudinal. Tiene un enfoque cuantitativo.

La investigación es no experimental porque se realiza sin manipular deliberadamente las variables, y los fenómenos son observados en su medio natural para luego analizarlos (Hernández, Fernández y Baptista, 2010, p.149).

Es comparativa porque recolectó información relevante en varias muestras con respecto a un mismo fenómeno o aspecto de interés y luego garantizar y luego caracterizar este fenómeno en base a la comparación de los datos recogidos, pudiéndose hacer esta comparación de los datos generales o de una de ellos. En este caso la fiscalización aplicada en el periodo 2014 al 2016.

Es longitudinal porque se examinan cambios a través del tiempo en subpoblaciones o grupos específicos (Hernández et al., 2010, p.149). Es decir, se buscó medir la tendencia de la fiscalización aplicada en empresas de servicio de transporte de la ruta Lima – Huancayo, confrontando los resultados en cada uno de los años durante el periodo 2014 al 2016; y es cuantitativa porque intentan explicar una realidad desde una perspectiva externa, buscando la exactitud de mediciones o indicadores a fin de generalizar sus resultados a poblaciones o situaciones más amplias (Galeano 2004, p. 24)

Se utilizó diseño descriptivo – comparativo:

$$\begin{array}{lcl} M_1 & : & O_1 \\ M_2 & : & O_2 \quad O_1 \neq / \approx O_2 \neq / \approx O_3 \\ M_3 & : & O_3 \end{array}$$

Donde,

- M_1 : Representa a las empresas de transporte de tipo 1 (muy grandes)
- M_2 : Representa a las empresas de transporte de tipo 2 (grandes)
- M_3 : Representa a las empresas de transporte de tipo 3 (pequeñas)

2.5. Población, muestra y muestreo

Según Ary, D. y colab., 1978, (citado por Sánchez y Reyes, 2015, p. 155) una población comprende a todos los miembros de cualquier clase bien definida de personas, eventos u objetos.

En el presente trabajo de investigación se asumió como población a 58 empresas de transporte terrestre entre grandes (más de 10 vehículos), medianas (entre 6 y 10 vehículos) y pequeñas (de 1 a 5 vehículos), las cuales acumulan un total de 263 unidades vehiculares que brindan el servicio de transporte en la ruta comprendida de Lima a Huancayo (Junín). Es decir, es una población censal.

Tabla 4

Distribución de la Población de empresas de servicio de transporte de la ruta Lima - Huancayo, a Dic 2016.

Tamaño de Empresas	N° de Empresas	%	N° de Unidades	%
Grande	3	5%	45	17%
Mediana	16	28%	114	43%
Pequeña	39	67%	104	40%
Total	58	100%	263	100%

Nota: Clasificado según el registro de empresas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y el baremo citado en el capítulo II Metodología.

De la tabla anterior observamos que el 5% de empresas denominadas “grandes”, concentran el 17% de las unidades móviles que circulan por la ruta Lima-Huancayo. El mayor número de vehículo, lo poseen las empresas denominadas “medianas”, que siendo el 28% de empresas, concentran el 43% de vehículos.

Criterio de selección.

De inclusión

Se tomó en cuenta el análisis del servicio de transporte terrestre de personas en la ruta Lima-Huancayo desarrollado a través de la Carretera Central, el mismo

que ha sido fiscalizado considerando dos etapas: a) antes de iniciar la ejecución del servicio de transporte, cuyo control o fiscalización se realiza en el Terminal Masivo Molina ubicado en Yerbateros, en dos (02) turnos de 08 horas cada uno (de 7am a 3pm y de 3pm a 11pm) y con 03 inspectores por turno, y, b) durante la ejecución del servicio de transporte, el cual se realiza en el punto de control fijo de Corcona (km 48 de la Carretera Central), en dos (02) turnos de trabajo (de 8am a 8pm y de 8pm a 8am) y con 04 inspectores por turno.

2.6. Técnicas e instrumentos

Técnica.

Las técnicas “constituyen el conjunto de reglas y pautas que guían las actividades que realizan los investigadores en cada una de las etapas de la investigación científica” (Carrasco,2006, p.274), es así que se asumió para el presente estudio la técnica de análisis documental digital y escrito.

Instrumento.

Para el presente estudio se utilizó como instrumento la Base de datos digital del Sistema Integrado de Supervisión y Control de Transporte Terrestre – SISCOTT, y del Registro de accidentes de tránsito con daños personales de vehículos de servicio de transporte terrestre. Ambas informaciones son administradas por la Sutran.

Tabla 5.

Descripción de la ficha técnica del instrumento SISCOTT

 Ficha técnica Instrumento SISCOTT

Título del instrumento:

Base de datos digital del Sistema Integrado de Supervisión y Control de Transporte Terrestre – SISCOTT.

Autor:

Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – Sutran.

Descripción:

El SISCOTT es un sistema integrado de información sistematizada, que consta de 20 campos (variables) relacionadas a la imposición de las faltas, por ejemplo, como: departamento, fecha de la imposición, número del acta de control, tipo de vehículo intervenido, lugar de la intervención, tipo de servicio intervenido (pasajero o mercancía), descripción de la intervención, punto de control, código de falta, empresa de transporte, número de RUC, placa, nombre del inspector de transporte, entre otros.

Uso de la Data:

Para el desarrollo del presente estudio se ha utilizado los campos que contienen las variables: región, fecha de imposición, tipo de vehículo, lugar de la intervención, código de falta, empresas de transporte de pasajeros, y RUC. Posteriormente se ha implementado columnas adicionales que, en base al baremo citado, constituyen faltas muy graves, graves y leves.

Baremo:

De infracciones:

Nivel de gravedad	Sanción
Muy Graves	Entre 0.5 y 1 UIT
Graves	De 0.10 UIT
Leves	De 0.05 UIT

Tabla 6.

Descripción de la ficha técnica del instrumento ACCIDENTES

 Ficha técnica Instrumento ACCIDENTES

Título del instrumento:

Base de datos de accidentes de tránsito con daños personales de vehículos de servicio de transporte terrestre en vías nacionales de la Sutran.

Autor:

Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – Sutran.

Descripción:

La Base de Datos de accidentes de tránsito con daños personales de vehículos de servicios de transporte, es consolidada a partir de la información reportada en forma mensual por la Dirección de Protección de Carreteras (DIRPRCAR) de la Policía Nacional del Perú. Consta de 14 campos (variables) que detallan los principales datos de la ocurrencia de los accidentes de tránsito con daños personales de las empresas de transporte de personas, carga y mercancías, preliminares a la investigación exhaustiva que realiza la Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito de la PNP, antes la ocurrencia de siniestros en la red vial. Estas variables son: año, mes día, hora, modalidad del siniestro, zona, departamento, lugar, punto kilométrico, razón social de las empresas de transporte participantes, placas vehiculares involucradas, tipos de vehículos participantes, número de personas fallecidas y número de personas heridas.

Uso de la Data:

Para el desarrollo del presente estudio se han gestionado los campos que contienen las variables: región, fecha de imposición, tipo de vehículo, lugar del accidente, razón social de las empresas participantes, número de personas fallecidas y número de personas heridas. Así también, se ha implementado columnas adicionales que, categorizan a las empresas en grandes, medianas y pequeñas, y asignan niveles de gravedad, en base al baremo citado, a las empresas de servicio de transporte de personas.

Baremo:

De accidentes de tránsito:

Nivel de gravedad	Daños personales
Muy Graves	Existen personas fallecidas
Graves	Existen más de cinco (05) personas heridas
Leves	Existen entre una (01) y cinco (05) personas heridas

2.9 Método de análisis de datos

Los datos están tabulados y organizados en una base de datos. Se definió a las empresas materia de análisis, de acuerdo al tamaño al que ha sido agrupado, de acuerdo a su flota vehicular habilitada, a diciembre de 2016. Seguido, se analizó las tendencias de la fiscalización consolidada que ejecutó la Sutran a través de sus inspectores de transporte terrestre, al servicio desarrollado en la ruta Lima-Huancayo a través de la carretera Central (PE-22), en los puntos de control fijo Corcona, y el Terminal Molina ubicado en Yerbateros, así como la desarrollada a través de los operativos de fiscalización, observándose distintos niveles de gravedad en las faltas impuestas para cada grupo de empresas.

Posteriormente se evaluó los indicadores de cada una de las infracciones según el tamaño de las empresas analizadas, para finalmente analizar la tendencia porcentual de los accidentes de tránsito en los que han participado las empresas según el grupo en el que han sido clasificadas.

A partir de la información sistematizada, se establecieron las frecuencias de los datos, los cuales serán presentados en las tablas y figuras correspondientes. Para el análisis de las infracciones al servicio de transporte terrestre, según el Decreto Supremo N°017-2009-MTC, se tomó en cuenta la siguiente escala:

Tabla 7

Niveles de gravedad de las infracciones, según el D.S. 017-2009-MTC.

Nivel de gravedad	Sanción
Muy Graves	Entre 0.5 y 1 UIT
Graves	De 0.10 UIT
Leves	De 0.05 UIT

Asimismo, con la finalidad de evaluar la gravedad de los accidentes de tránsito en los que han participado los grupos de empresas de transporte en análisis, y dado que, de acuerdo a sus funciones, la información disponible en la Sutran

consolida solamente aquellos accidentes de vehículos de servicio de transporte terrestre que registren daños personales, el investigador ha definido tres (03) niveles de gravedad, directamente relacionados al número de personas afectadas (daños personales) como producto del siniestro:

Tabla 8.

Niveles de gravedad de los accidentes de tránsito del servicio de transporte en la ruta Lima-Huancayo.

Nivel de gravedad	Daños personales
Muy Graves	Existen personas fallecidas
Graves	Existen más de cinco (05) personas heridas
Leves	Existen entre una (01) y cinco (05) personas heridas

III. Resultados

3.1. Descripción de resultados

Fiscalización al servicio de transporte de pasajeros

La fiscalización aplicada a los vehículos de servicio de transporte de personas, en el periodo 2014 – 2016, se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 9.

Fiscalización del servicio de transporte en la ruta Lima-Huancayo, 2014-2016

INFRACCIONES									ACCIDENTES								
AÑO	2014		2015		2016		Total		AÑO	2014		2015		2016		Total	
	Frec	%	Frec	%	Frec	%	Frec	%		Frec	%	Frec	%	Frec	%	Frec	%
Muy grave	204	51%	218	49%	653	57%	1075	54%	Muy grave	13	25%	16	30%	21	35%	50	30%
Grave	107	27%	112	25%	323	28%	542	27%	Grave	11	22%	7	13%	17	28%	35	21%
Leve	91	23%	116	26%	172	15%	379	19%	Leve	27	53%	30	57%	22	37%	79	48%
Total	402	100%	446	100%	1148	100%	1996	100%	Total	51	100%	53	100%	60	100%	164	100%

Según la tabla precedente, el 54% de las infracciones producidas en la fiscalización aplicada a las empresas de transporte en el periodo acumulado 2014 – 2016, ha registrado infracciones de nivel muy grave, y 27% de nivel grave, sin embargo, en cuanto a los accidentes de tránsito los niveles de gravedad mostraron que el 48% de ellos fueron leves (5 o menos personas heridas), el 30% muy graves (con personas fallecidas) y el 21% graves (más de 5 personas heridas).

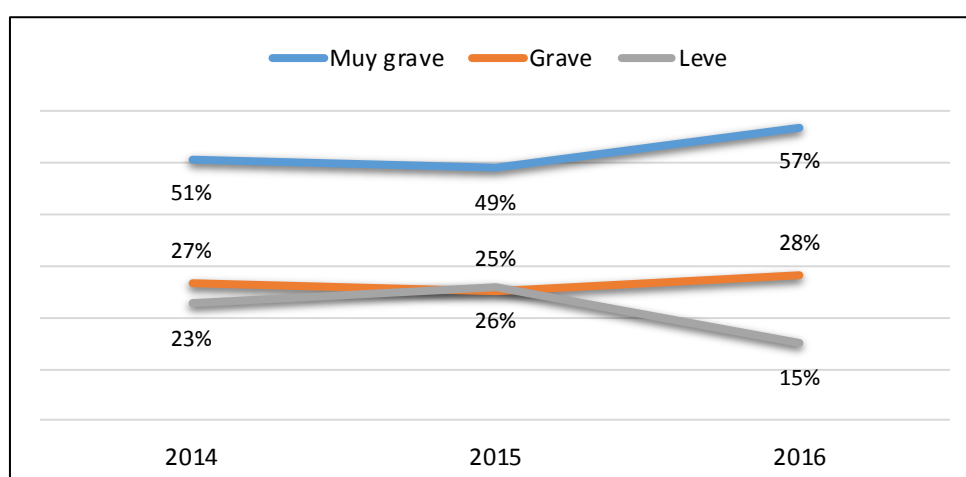


Figura 7. Evolución del nivel de gravedad de las infracciones en la fiscalización al servicio de transporte terrestre, 2014-2016.

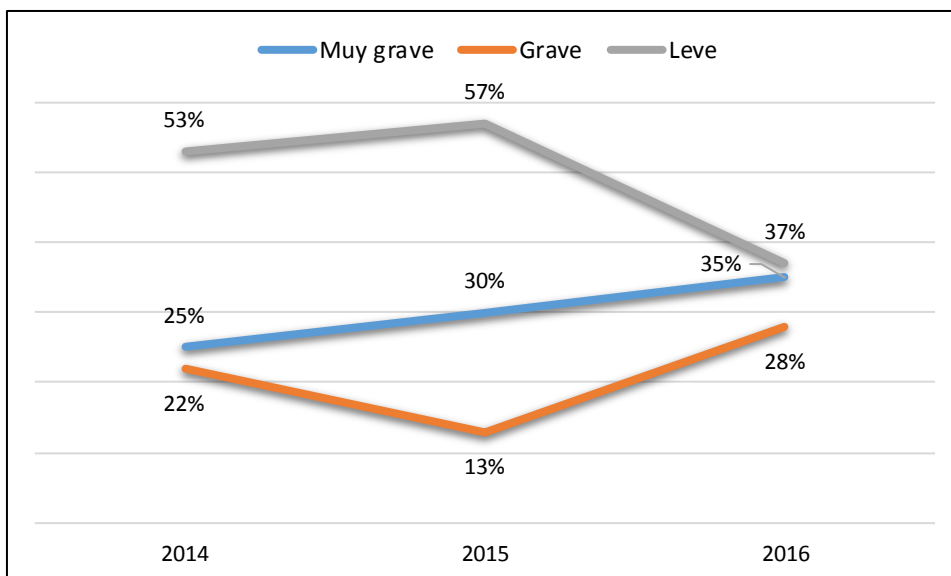


Figura 8. Evolución de los accidentes de tránsito de las empresas de transporte terrestre, según nivel de gravedad, 2014-2016.

Análisis de la fiscalización del servicio de transporte terrestre

El 54% de las infracciones producto de la fiscalización del servicio de transporte de las empresas de transporte de personas en la ruta Lima-Huancayo es muy grave, sin embargo, los accidentes en los que se encuentran involucradas son el 48% leve.

En el análisis de la tendencia, se observó que las infracciones muy graves y graves, se encuentran con pendiente ascendente (51%-49%-57%, y 27%-25%-28% respectivamente), similar a la tendencia registrada en la gravedad de los accidentes de tránsito muy graves y graves (25%-30%-35%, y 22%-13%-28% respectivamente)

Dimensión 1: Infracciones.

Empresas grandes.

Tabla 10.

Fiscalización de empresas grandes en la ruta Lima-Huancayo, 2014-2016

Año	Infracciones						Total	%
	Muy graves		Graves		Leves			
	Frec	%	Frec	%	Frec	%		
2014	13	41%	10	31%	9	28%	32	100%
2015	21	50%	12	29%	9	21%	42	100%
2016	74	60%	42	34%	8	6%	124	100%
Total	108	55%	64	32%	26	13%	198	100%

Según la tabla anterior, el 55% de la fiscalización aplicada a las empresas de transporte denominadas grandes ha registrado infracciones de nivel muy grave y 32% de nivel grave, en el periodo acumulado 2014 – 2016.

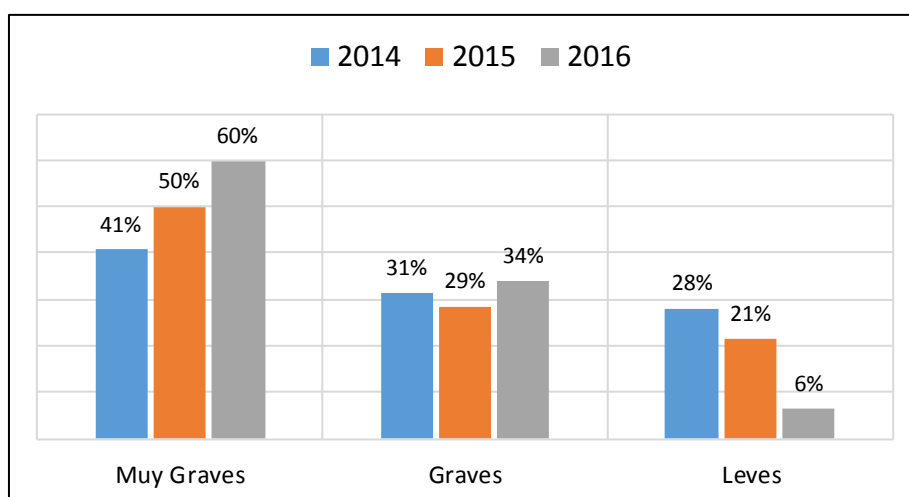


Figura 9. Evolución de la gravedad de las infracciones al servicio de transporte terrestre, en las empresas de tamaño grande, 2014-2016.

De la figura anterior, se desprende que la evolución de las infracciones muy graves en las empresas denominadas grandes, tiene una tendencia ascendente (2014: 41%, 2015: 50%, 2016: 60%); respecto a las faltas graves puede indicarse que, se mantienen estacionarias en un 31% en promedio anual, sin embargo, las infracciones leves, han registrado una tendencia de reducción sostenida.

Análisis de las dimensiones por Indicadores.

Empresas de transporte grandes.

Las infracciones detectadas por la fiscalización aplicada a empresas de transporte registran las siguientes tendencias:

Tabla 11.

Infracciones impuestas a empresas grandes en la ruta Lima-Huancayo, 2014-2016

Indicadores	2014		2015		2016		Total		
	Frec	%	Frec	%	Frec	%	Frec	%	%Acum
S.4: % de Infracciones de vehículos en los que algunas de las luces no funcionen, con láminas retrorreflectivas no estándares, neumáticos fuera de especificaciones.	4	13%	13	31%	49	40%	66	33%	33%
I.3: % de infracciones por realizar enmendaduras que invaliden la información contenida en la hoja de ruta o el manifiesto de usuarios, no llenar hoja de ruta, prestar servicio de transporte turístico, sin tener o no contener la información requerida en la hoja de ruta.	7	22%	6	14%	20	16%	33	17%	50%
I.7: % de infracciones que impiden el trabajo de la Policía, enmendaduras del manifiesto de pasajeros, no llenar la información necesaria, no comunicar a la empresa la relación de usuarios embarcados en los terminales o estaciones de ruta.	7	22%	4	10%	18	15%	29	15%	65%
S.2: % de infracciones por no habilitar alguno o cualquiera de los elementos de seguridad y emergencia: extintores, conos, botiquín	9	28%	8	19%	7	6%	24	12%	77%
I.1: % de infracciones por no portar durante la prestación del servicio de transporte de pasajeros: el manifiesto de usuarios, la hoja de ruta, CITV, SOAT.	1	3%	5	12%	14	11%	20	10%	87%
S.6: % de infracciones en las que permitió el viaje de menores de más de cinco años en el mismo asiento que el adulto.	2	6%	2	5%	3	2%	7	4%	90%
S.1: % de infracciones por utilizar conductores que no tengan licencia de conducir, sin licencia vigente, o que no corresponda a la clase y categoría requerida.	0	0%	0	0%	6	5%	6	3%	93%
S.3: % de vehículos que no cuentan con las láminas retrorreflectivas, con parachoques delantero o posterior, no cuenten con el número mínimo de luces exigidas por el RNV, sin parabrisas o trizado, sin limitador de velocidad, etc.	1	3%	0	0%	4	3%	5	3%	96%
S.5: % de infracciones por permitir que se transporte usuarios que excedan el número de asientos indicados por el fabricante del vehículo	1	3%	2	5%	1	1%	4	2%	98%
I.6: % de infracciones por no exhibir en lugar visible del salón del vehículo un cartel o aviso, legible para los usuarios.	0	0%	1	2%	1	1%	2	1%	99%
F.1: % de infracciones por prestar el servicio de transporte de personas sin contar con autorización otorgada por la autoridad competente o una modalidad o ámbito diferente al autorizado.	0	0%	0	0%	1	1%	1	1%	99%
I.2: % de infracciones por no exhibir en cada vehículo habilitado al servicio de transporte público de personas, la modalidad del servicio, según corresponda, la razón social y el nombre comercial si lo tuviera; o por no colocar en lugar visible, la información sobre las tarifas vigentes y la ruta autorizada.	0	0%	1	2%	0	0%	1	1%	100%
Total	32	100%	42	100%	124	100%	198	100%	

En la tabla precedente se observó que el 87% de las infracciones aplicadas a empresas de transporte de tamaño grande en el periodo 2014-2016, está concentrado en solo 5 faltas: S.4 (33%), I.3 (17%), I.7 (15%), S.2 (12%) e I.1 (10%).

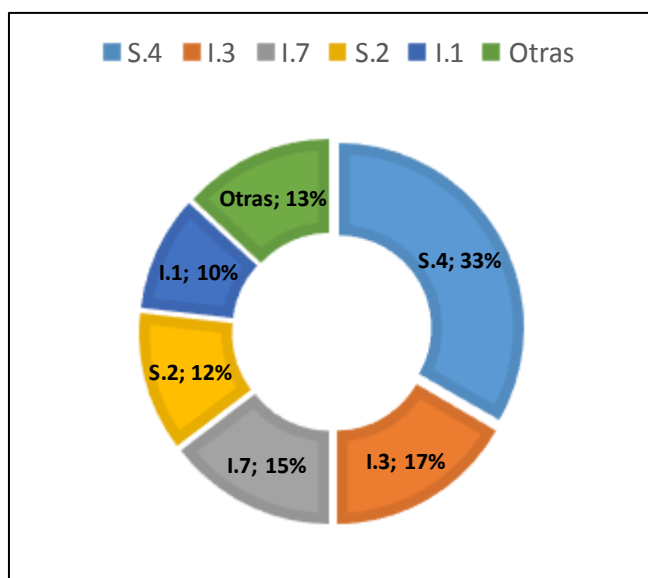


Figura 10. Composición porcentual de las faltas detectadas durante la fiscalización aplicada a los vehículos de servicio de transporte de empresas grandes en la ruta Lima – Huancayo, 2014 – 2016.

La revisión de la composición porcentual en el periodo 2014-2016 del total de las infracciones detectadas en las empresas de tamaño grande, nos muestra que las infracciones que registran tendencia incremental son: S.4 (13% a 40%), I.1 (3% a 11%), S.1 (0% a 5%), e I.6 y F.1 (0% a 1%), las mismas que se encuentran resaltadas con mayor grosor respecto al resto de líneas de tendencia.

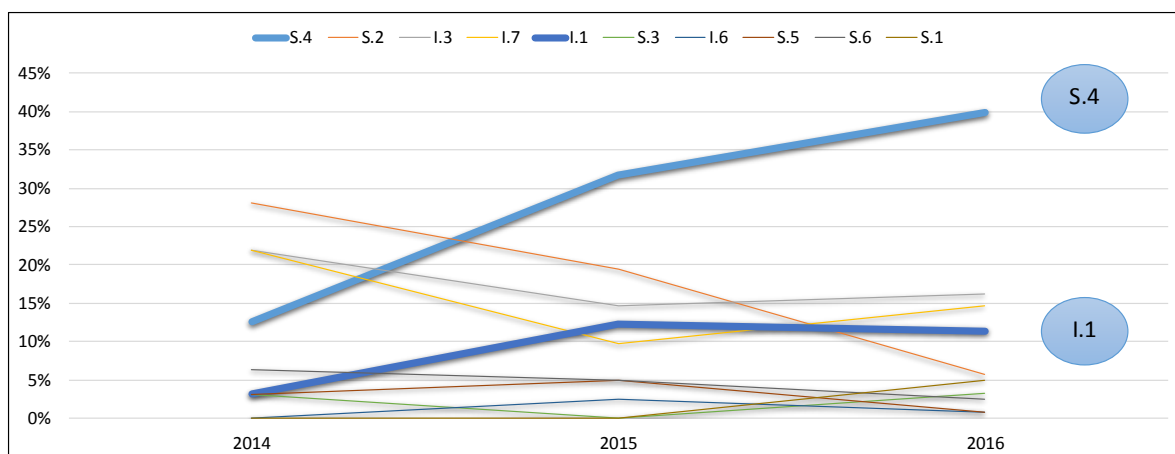


Figura 11. Tendencia de las infracciones detectadas durante la fiscalización aplicada a los vehículos de servicio de transporte de empresas grandes, en la ruta Lima-Huancayo, en 2014 – 2016.

Empresas medianas.

Tabla 12.

Fiscalización de empresas medianas en la ruta Lima-Huancayo, 2014-2016

Año	Infracciones							
	Muy graves		Graves		Leves		Total	
	Frec	%	Frec	%	Frec	%	Frec	%
2014	109	50%	60	28%	47	22%	216	100%
2015	114	52%	43	20%	62	28%	219	100%
2016	321	57%	138	25%	104	18%	563	100%
Total	544	55%	241	24%	213	21%	998	100%

De acuerdo a lo expuesto en la tabla 2, las empresas de transporte medianas registran también, un 55% de faltas muy graves como las faltas en mayor proporción.

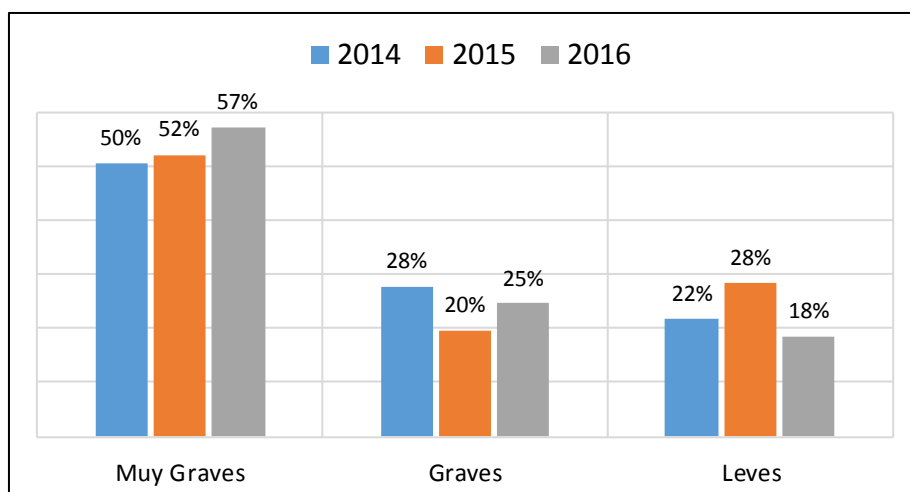


Figura 12. Evolución de la gravedad de las infracciones al servicio de transporte terrestre, en las empresas de tamaño mediano.

De la figura anterior, se desprende que la evolución de las infracciones muy graves en las empresas categorizadas como medianas, tiene también una tendencia ascendente en el periodo analizado (2014: 50%, 2015: 52%, 2016: 57%); las faltas graves registraron un promedio 24% de incidencia, y las leves en promedio 22%, ambas con tendencia estacionaria, y podría decirse incluso, con ligera tendencia decreciente, si evaluamos en términos generales el año 2014 y año 2016.

Indicadores de las empresas de transporte medianas

Las infracciones detectadas por la fiscalización aplicada a empresas de transporte registran las siguientes tendencias:

Tabla 13.

Infracciones impuestas a empresas medianas en la ruta Lima-Huancayo, 2014-2016.

Indicadores	2014		2015		2016		Total		
	Frec	%	Frec	%	Frec	%	Frec	%	%Acum
S.4: % de infracciones por contar con alguna de las luces del vehículo, que no funcionen, con láminas retroreflectivas no estándares, neumáticos fuera de especificaciones.	26	12%	63	29%	211	37%	300	30%	30%
S.2: % de infracciones por no habilitar alguno o cualquiera de los elementos de seguridad y emergencia: extintores, conos, botiquín.	42	19%	42	19%	82	15%	166	17%	47%
I.3: % de infracciones por realizar enmendaduras que invaliden la información contenida en la hoja de ruta o el manifiesto de usuarios, no llenar hoja de ruta, prestar servicio de transporte turístico.	40	19%	14	6%	64	11%	118	12%	59%
I.7: % de infracciones que impiden el trabajo de la Policía, enmendaduras del manifiesto de pasajeros, no llenar la información necesaria, no comunicar a la empresa la relación de usuarios.	39	18%	8	4%	62	11%	109	11%	69%
S.3: % de infracciones por no contar con las láminas retrorreflectivas, con parachoques delantero o posterior, no cuenten con el número mínimo de luces exigidas por el RNV, sin parabrisas o trizado, sin limitador de veloc.	32	15%	20	9%	40	7%	92	9%	79%
I.1: % de infracciones por no portar durante la prestación del servicio de transporte de pasajeros: el manifiesto de usuarios, la hoja de ruta, CITV, SOAT.	8	4%	18	8%	52	9%	78	8%	86%
I.6: % de infracciones por no exhibir en lugar visible del salón del vehículo un aviso legible para los usuarios.	5	2%	20	9%	22	4%	47	5%	91%
S.5: % de infracciones por permitir que se transporte usuarios que excedan el número de asientos indicados por el fabricante del vehículo.	9	4%	16	7%	6	1%	31	3%	94%
S.6: % de infracciones en las que permitió el viaje de menores de más de cinco años en el mismo asiento que el adulto.	6	3%	12	5%	4	1%	22	2%	96%
S.1: % de infracciones por utilizar conductores que no tengan licencia de conducir, sin licencia vigente, o que no corresponda a la clase y categoría requerida.	5	2%	2	1%	15	3%	22	2%	99%
I.2: % de infracción por no exhibir en cada vehículo habilitado al servicio de transporte público de personas, la modalidad del servicio, según corresponda, la razón social y el nombre comercial si lo tuviera; o por no colocar en lugar visible, la información sobre las tarifas vigentes y la ruta autorizada.	3	1%	3	1%	3	1%	9	1%	100%
I.9: % de infracciones debido a que la tripulación no brindó información solicitada.	0	0%	0	0%	2	0%	2	0%	100%
S.8: % de Infracciones por conducir vehículo con licencia vencida, retenida, suspendida, cancelada, o que no corresponda con la naturaleza o característica del servicio.	1	0%	0	0%	0	0%	1	0%	100%
F.6: % de infracciones por no entregar información o documentación del vehículo, brindar información no conforme, realizar maniobras evasivas para evitar fiscalización, incurrir en actos de simulación o suplantación.	0	0%	1	0%	0	0%	1	0%	100%
Total	216	100%	219	100%	563	100%	998	100%	

La tabla 5 mostró que el 79% de las infracciones aplicadas a empresas de transporte de tamaño mediano en el periodo 2014-2016, está concentrado en solo 5 faltas: S.4 (30%), S.2 (17%), I.3 (12%), I.7 (11%) y S.3 (9%).

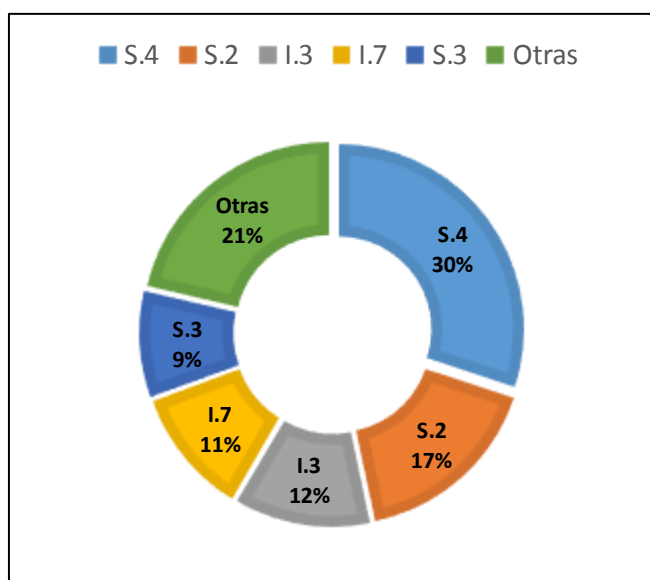


Figura 13. Composición porcentual de las faltas detectadas durante la fiscalización aplicada a los vehículos de servicio de transporte de las empresas medianas en la ruta Lima – Huancayo, 2014 – 2016

La revisión de la composición porcentual en el periodo 2014-2016 del total de las infracciones detectadas en las empresas de tamaño mediano, nos muestra que las infracciones que registran tendencia incremental son: S.4 (12% a 37%), I.1 (4% a 9%), I.6 (2% a 4%) y S.1 (2% a 3%), las mismas que se encuentran resaltadas con mayor grosor respecto al resto de líneas de tendencia, en la figura siguiente:

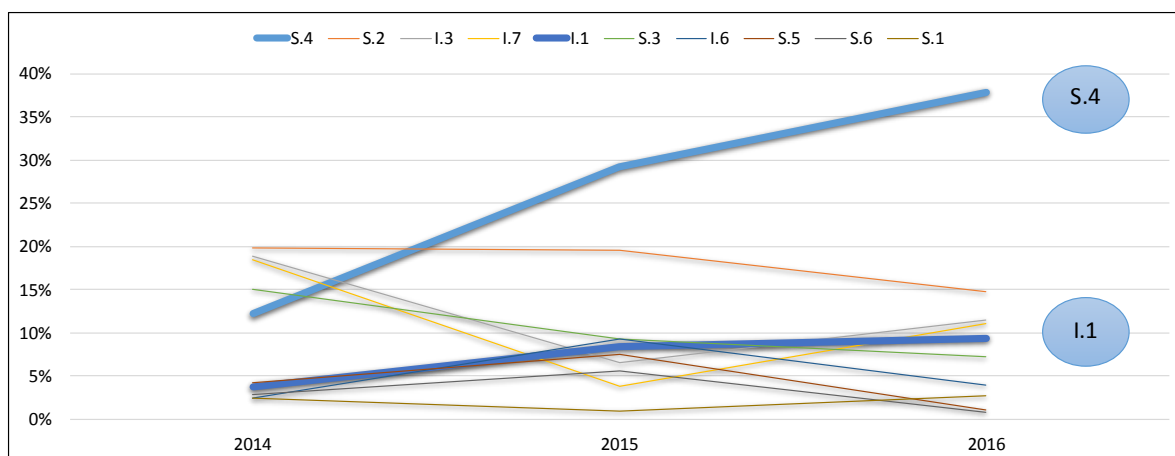


Figura 14. Tendencia de las infracciones detectadas durante la fiscalización aplicada a los vehículos de servicio de transporte de empresas medianas, en la ruta Lima-Huancayo, en 2014 – 2016.

Empresas pequeñas.

Tabla 14.

Fiscalización de empresas pequeñas en la ruta Lima-Huancayo, 2014-2016

Año	Infracciones						Total	%
	Muy graves		Graves		Leves			
	Frec	%	Frec	%	Frec	%		
2014	82	53%	37	24%	35	23%	154	100%
2015	83	45%	57	31%	45	24%	185	100%
2016	258	56%	143	31%	60	13%	461	100%
Total	423	53%	237	30%	140	18%	800	100%

Las infracciones muy graves son también el factor preponderante entre las faltas detectadas en las empresas de transporte pequeñas.

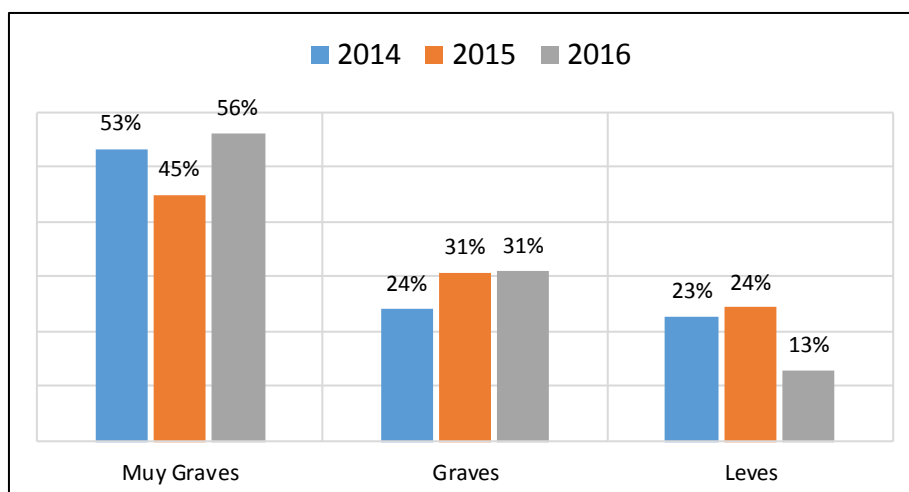


Figura 15. Evolución de las infracciones al servicio de transporte terrestre, en las empresas de tamaño pequeño.

En el análisis de la evolución de las infracciones detectadas a las empresas de transporte denominadas pequeñas, se observó que las infracciones muy graves siguen siendo las de mayor proporción, pero no registran una tendencia incremental tan marcada como lo revisado en las empresas de tamaño grande y mediano. No obstante, se observó que las faltas graves se mantuvieron en un firme 31% en el año 2015 y 2016; mientras que las faltas leves disminuyeron al 2016, registrado un 13%, mayor proporcionalmente al registrado en las empresas grandes (6%), pero menor al de las empresas medianas (18%).

Indicadores de las empresas de transporte medianas.

Las infracciones detectadas por la fiscalización aplicada a empresas de transporte registran las siguientes tendencias:

Tabla 15.

Infracciones impuestas a empresas pequeñas en la ruta Lima-Huancayo, 2014-2016.

Infracciones	2014		2015		2016		Total		
	Frec	%	Frec	%	Frec	%	Frec	%	%Acum
S.4: % de Infracciones en las que algunas de las luces no funcionen, con láminas retrorreflectivas no estándares, neumáticos fuera de especificaciones	38	25%	45	24%	152	33%	235	29%	29%
S.2: % de infracciones por no habilitar alguno o cualquiera de los elementos de seguridad y emergencia: extintores, conos, botiquín	33	21%	31	17%	45	10%	109	14%	43%
I.3: % de infracciones por realizar enmendaduras que invaliden la información contenida en la hoja de ruta o el manifiesto de usuarios, no llenar hoja de ruta, prestar servicio de transporte turístico, sin tener o no contener la información requerida en la hoja de ruta	22	14%	19	10%	63	14%	104	13%	56%
I.1: % de infracciones por no portar durante la prestación del servicio de transporte de pasajeros: el manifiesto de usuarios, la hoja de ruta, CITV, SOAT	7	5%	34	18%	57	12%	98	12%	68%
I.7: % de infracciones por impedir el trabajo de la Policía, enmendaduras del manifiesto de pasajeros, no llenar la información necesaria, no comunicar a la empresa la relación de usuarios embarcados.	20	13%	14	8%	57	12%	91	11%	80%
S.3: % de infracciones por no contar con las láminas retrorreflectivas, con parachoques delantero o posterior, no cuenten con el número mínimo de luces exigidas por el RNV, sin parabrisas o trizado, sin limitador de velocidad.	8	5%	11	6%	28	6%	47	6%	86%
I.6: % de infracciones por no exhibir en lugar visible del salón del vehículo un cartel o aviso, legible para los usuarios.	2	1%	14	8%	15	3%	31	4%	89%
S.5: % de infracciones por permitir que se transporte usuarios que excedan el número de asientos indicados por el fabricante del vehículo	12	8%	6	3%	8	2%	26	3%	93%
S.6: % de infracciones por permitir el viaje de menores de más de cinco años en el mismo asiento que el adulto.	6	4%	7	4%	11	2%	24	3%	96%
S.1: % de infracciones por utilizar conductores que no tengan licencia de conducir, sin licencia vigente, o no corresponda a la clase y categoría requerida	3	2%	3	2%	18	4%	24	3%	99%
F.6: % de infracciones por no entregar información o documentación del vehículo, brindar información no conforme, realizar maniobras evasivas para evitar fiscalización, incurrir en actos de simulación o suplantación.	0	0%	0	0%	4	1%	4	1%	99%
F.1: % de infracciones por prestar el servicio de transporte de personas sin contar con autorización otorgada por la autoridad competente o una modalidad o ámbito diferente al autorizado.	0	0%	0	0%	3	1%	3	0%	100%
S.8: % de infracciones por conducir vehículo con licencia vencida, retenida, suspendida, cancelada, o que no corresponda con la característica del servicio.	1	1%	1	1%	0	0%	2	0%	100%
I.2: % de infracciones por no exhibir en cada vehículo habilitado al servicio de transporte público de personas, la modalidad del servicio, según corresponda, la razón social y el nombre comercial si lo tuviera; o por no colocar en lugar visible, la información sobre las tarifas vigentes y la ruta autorizada.	2	1%	0	0%	0	0%	2	0%	100%
Total	154	100%	185	100%	461	100%	800	100%	

Se observó en la tabla 5 que el 80% de las infracciones aplicadas a empresas de transporte de tamaño pequeño en el periodo 2014-2016, está concentrado en solo 5 faltas: S.4 (29%), S.2 (14%), I.3 (13%), I.1 (12%) e I.7 (11%), como se aprecia en la figura siguiente.

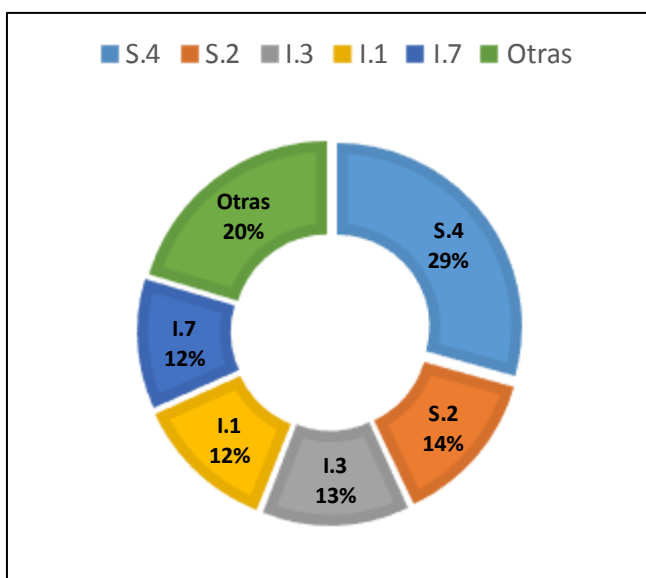


Figura 16. Composición porcentual de las faltas detectadas durante la fiscalización aplicada a los vehículos de servicio de transporte de las empresas pequeñas en la ruta Lima – Huancayo, 2014 – 2016.

En el análisis de la tendencia porcentual de las infracciones detectadas en las empresas de transporte pequeñas en el periodo 2014-2016, se observó que registran una tendencia incremental las siguientes: S.4 (25% a 33%), I.1 (5% a 12%), S.3 (5% a 6%), I.6 (1% a 3%), S.1 (2% a 4%), F.6 (0% a 1%) y F.1 (0% a 1%), las mismas que se encuentran resaltadas con mayor grosor respecto al resto de líneas de tendencia en la figura siguiente:

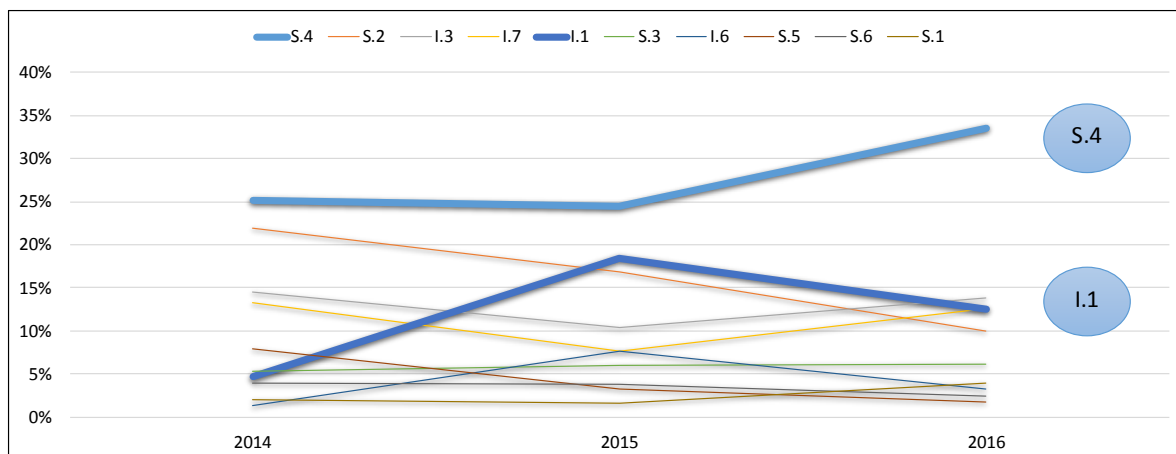


Figura 17. Tendencia de las infracciones detectadas durante la fiscalización aplicada a los vehículos de servicio de transporte de empresas pequeñas, en la ruta Lima-Huancayo, en 2014 – 2016.

Análisis comparativo de las Infracciones del servicio de transporte terrestre por tamaño de empresa

Tabla 16.

Comparativa de las tendencias de las Infracciones impuestas a empresas en la ruta Lima-Huancayo, 2014-2016.

Gravedad	Grandes	Medianas	Pequeñas
Muy Graves	ASC	ASC	ASC
Graves	STE	DES	ASC
Leves	DES	DES	DES

Nota: ASC: tendencia ascendente; DES: tendencia descendente; STE: sin tendencia

En la tabla anterior, resultante de la comparación de la tendencia de las infracciones de los tres tamaños de empresas, sugiere concentrar nuestra atención en las faltas muy graves de los tres tamaños de empresas, y en las faltas graves de las empresas pequeñas, las cuales registran tendencia ascendente.

Pues bien, habíamos revisado en la figura 10, que el 87% de faltas de las empresas grandes se concentra en 5 faltas:

Tabla 17.

Análisis de las principales infracciones en las empresas grandes

Infracción	Gravedad	2014	2015	2016
S.4: % de Infracciones en las que algunas de las luces no funcionen, con láminas retrorreflectivas no estándares, neumáticos fuera de especificaciones	MG	13%	31%	40%
I.3: % de infracciones por realizar enmendaduras que invaliden la información contenida en la hoja de ruta o el manifiesto de usuarios, no llenar hoja de ruta, prestar servicio de transporte turístico, sin tener o no contener la información requerida en la hoja de ruta	MG	22%	14%	16%
I.7: % de infracciones por impedir el trabajo de la Policía, enmendaduras del manifiesto de pasajeros, no llenar la información necesaria, no comunicar a la empresa la relación de usuarios embarcados.	G	X	X	X
S.2: % de infracciones por no habilitar alguno o cualquiera de los elementos de seguridad y emergencia: extintores, conos, botiquín	L	X	X	X
I.1: % de infracciones por no portar durante la prestación del servicio de transporte de pasajeros: el manifiesto de usuarios, la hoja de ruta, CITV, SOAT	G	X	X	X

En la tabla precedente, se observó que, en el análisis de las infracciones muy graves en las empresas de tamaño grande, es el indicador S.4: % de Infracciones en las que algunas de las luces no funcionen, con láminas retrorreflectivas no estándares, neumáticos fuera de especificaciones, el que registra tendencia ascendente o alcista en el periodo 2014-2016.

Asimismo, habíamos revisado en la figura 13, que el 79% de faltas de las empresas medianas se concentra en 5 faltas:

Tabla 18.

Análisis de las principales infracciones en las empresas medianas

Infracción	Gravedad	2014	2015	2016
S.4: % de Infracciones en las que algunas de las luces no funcionen, con láminas retrorreflectivas no estándares, neumáticos fuera de especificaciones	MG	12%	29%	37%
S.2: % de infracciones por no habilitar alguno o cualquiera de los elementos de seguridad y emergencia: extintores, conos, botiquín	L	X	X	X
I.3: % de infracciones por realizar enmendaduras que invaliden la información contenida en la hoja de ruta o el manifiesto de usuarios, no llenar hoja de ruta, prestar servicio de transporte turístico, sin tener o no contener la información requerida en la hoja de ruta	MG	19%	6%	11%
I.7: % de infracciones por impedir el trabajo de la Policía, enmendaduras del manifiesto de pasajeros, no llenar la información necesaria, no comunicar a la empresa la relación de usuarios embarcados	G	X	X	X
S.3: % de infracciones por no contar con las láminas retrorreflectivas, con parachoques delantero o posterior, no cuenten con el número mínimo de luces exigidas por el RNV, sin parabrisas o trizado, sin limitador de velocidad.	MG	15%	9%	7%

En la tabla precedente, se observó que, en el análisis de las infracciones muy graves en las empresas de tamaño mediano, es el indicador S.4: % de Infracciones en las que algunas de las luces no funcionen, con láminas retrorreflectivas no estándares, neumáticos fuera de especificaciones, el que registra tendencia ascendente o alcista en el periodo 2014-2016.

Y, finalmente, habíamos revisado también en la figura 16, que el 80% de faltas de las empresas medianas se concentra en 5 faltas:

Tabla 19.

Análisis de las principales infracciones en las empresas pequeñas

Infracción	Gravedad	2014	2015	2016
S.4: % de Infracciones en las que algunas de las luces no funcionen, con láminas retrorreflectivas no estándares, neumáticos fuera de especificaciones	MG	25%	24%	33%
S.2: % de infracciones por no habilitar alguno o cualquiera de los elementos de seguridad y emergencia: extintores, conos, botiquín	L	X	X	X
I.3: % de infracciones por realizar enmendaduras que invaliden la información contenida en la hoja de ruta o el manifiesto de usuarios, no llenar hoja de ruta, prestar servicio de transporte turístico, sin tener o no contener la información requerida en la hoja de ruta	MG	14%	10%	14%
I.1: % de infracciones por no portar durante la prestación del servicio de transporte de pasajeros: el manifiesto de usuarios, la hoja de ruta, CITV, SOAT	G	5%	18%	12%
I.7: % de infracciones por impedir el trabajo de la Policía, enmendaduras del manifiesto de pasajeros, no llenar la información necesaria, no comunicar a la empresa la relación de usuarios embarcados.	G	13%	8%	12%

En la tabla precedente, se observó que en el análisis de las infracciones muy graves y graves en las empresas de tamaño pequeño, son los indicadores S.4: % de Infracciones en las que algunas de las luces no funcionen, con láminas retrorreflectivas no estándares, neumáticos fuera de especificaciones, e I.1: % de infracciones por no portar durante la prestación del servicio de transporte de pasajeros: el manifiesto de usuarios, la hoja de ruta, CITV, SOAT los que registran tendencias ascendente o alcista en el periodo 2014-2016.

Dimensión 2: Accidentes de tránsito.

Empresas grandes.

Tabla 20.

Porcentaje de accidentes de empresas de transporte de pasajeros de tamaño grande, según nivel de gravedad, 2014-2016

Nivel de Gravedad	2014		2015		2016		Total	
	Frec	%	Frec	%	Frec	%	Frec	%
Leves: Accidentes de tránsito con daños personales relativos a lesiones y/o heridas en 5 o menos usuarios	2	67%	0	0%	2	100%	4	80%
Graves: Accidentes de tránsito con daños personales relativos a lesiones y/o heridas en más de 5 usuarios.	1	33%	0	0%	0	0%	1	20%
Muy Graves: Accidentes de tránsito con daños personales relativos a muertes o decesos.	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Total	3	100%	0	0%	2	0%	5	100%

La tabla anterior mostró que las empresas grandes, de la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016, participaron en 5 accidentes de tránsito, de los cuales el 80% fueron accidentes leves (menos de 5 heridos). En el año 2015 no se registraron accidentes de tránsito en los que estuvieran involucradas dicho grupo de empresas.

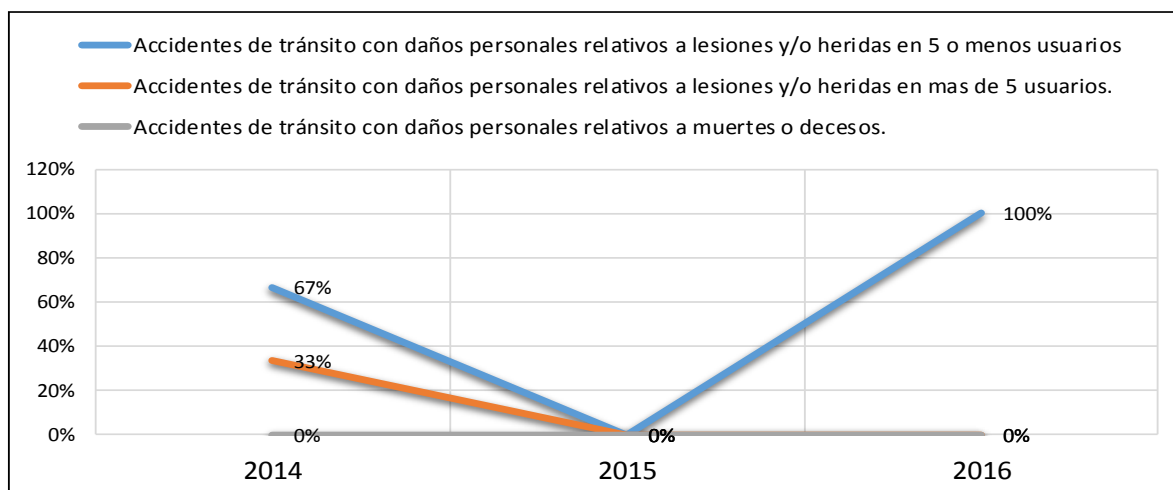


Figura 18. Tendencia porcentual de la ocurrencia de accidentes de las empresas grandes según nivel de gravedad, en el periodo 2014-2016.

La figura anterior mostró que, en el año 2014, las empresas grandes tuvieron participación en el 67% accidentes de tránsito leves, es decir, con un registro de 5 personas heridas o menos, y de 33% de accidentes graves, o con más de 5 personas heridas. No tuvo participación en accidentes de tránsito muy graves, o con personas fallecidas en 2014 y ningún accidente en el año 2015. Asimismo, en el año 2016, las empresas de transporte grandes analizadas, solo registraron accidentes de tránsito leves (02).

Indicadores de accidentes en las empresas de transporte grandes

La participación en los tipos de accidentes de tránsito de las empresas de transporte de pasajeros categorizadas como grandes, que involucran daños personales, ocurridos en la ruta de servicio Lima - Huancayo a través de la Carretera Central, se muestran en la tabla siguiente:

Tabla 21.

Porcentaje de accidentes de empresas de transporte de pasajeros de tamaño grande, según tipo, 2014-2016

Modalidad	GRANDE					
	2014	%	2015	%	2016	%
% de accidentes ocurridos bajo la modalidad de choque en cualquiera de sus variantes (frontal, lateral, alcance, especial)	1	33%	0	0%	2	100%
% de accidentes ocurridos bajo la modalidad de despiste en cualquiera de sus variantes (a abismo, a cuneta, al río, al cerro, al llano)	1	33%	0	0%	0	0%
% de accidentes ocurridos bajo la modalidad de atropello en cualquiera de sus variantes (a peatón, a semoviente, atropello y fuga)	0	0%	0	0%	0	0%
% de accidentes ocurridos bajo la modalidad de volcadura en cualquiera de sus variantes (de tonel o de campana)	0	0%	0	0%	0	0%
% Otras	1	33%	0	0%	0	0%
Total	3	100%	0	0%	2	100%

Los accidentes de tránsito con daños personales de vehículos de servicio de transporte de empresas grandes, registrados en la ruta Lima – Huancayo en el periodo 2014 a 2016, ha sido únicamente bajo las modalidades de choque y despiste vehicular.

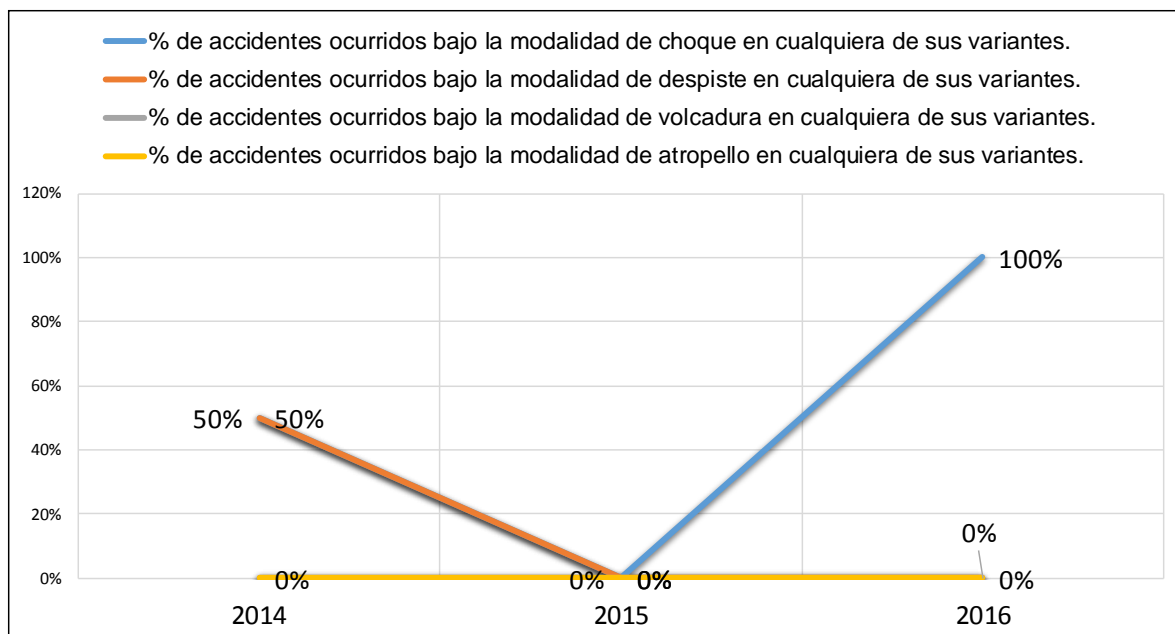


Figura 19. Tendencia porcentual de la ocurrencia de accidentes de tránsito de las empresas de transporte grandes, según modalidad de accidente, periodo 2014-2016.

En el gráfico anterior, correspondiente a la ocurrencia de accidentes de tránsito de las empresas de transporte grandes en la ruta Lima-Huancayo, se pudo apreciar la mitigación de los accidentes de tránsito bajo la modalidad de despiste y “otras” en el año 2016.

Empresas medianas.

Tabla 22

Porcentaje de accidentes de empresas de transporte de pasajeros de tamaño mediano, según nivel de gravedad, 2014-2016

Nivel de Gravedad	2014		2015		2016		Total	
	Frec	%	Frec	%	Frec	%	Frec	%
Leves: Accidentes de tránsito con daños personales relativos a lesiones y/o heridas en 5 o menos usuarios	10	23%	5	15%	4	6%	19	13%
Graves: Accidentes de tránsito con daños personales relativos a lesiones y/o heridas en más de 5 usuarios.	19	43%	15	44%	33	49%	67	46%
Muy Graves: Accidentes de tránsito con daños personales relativos a muertes o decesos.	15	34%	14	41%	31	46%	60	41%
Total	44	100%	34	100%	68	100%	146	100%

La tabla anterior, mostró que el 46% de los accidentes de tránsito de las empresas que desarrollaron el servicio de transporte en la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016, categorizadas como medianas, fueron graves, y el 41% fueron muy graves.

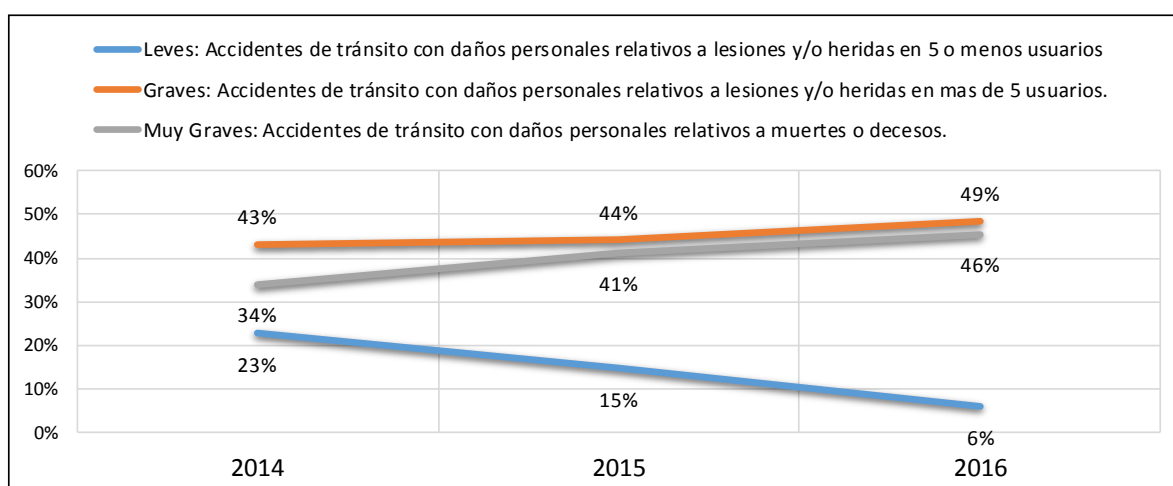


Figura 20. Tendencia porcentual de la ocurrencia de accidentes de las empresas medianas, según nivel de gravedad, en el periodo 2014-2016.

De la figura anterior se deduce que, en las empresas de transporte categorizadas como medianas, la incidencia de accidentes de tránsito leves se encuentra en

pendiente decreciente, por el contrario, los accidentes de tránsito categorizados como graves y muy graves, tienen pendientes de incremento (de 43% a 49%, y de 34% a 46%, respectivamente).

Indicadores de accidentes en las empresas de transporte medianas

La participación registrada de los vehículos de las empresas de tamaño mediano, en los tipos de accidentes de tránsito que involucran daños personales, ocurridos en la ruta de servicio Lima - Huancayo a través de la Carretera Central, se muestran en la tabla siguiente:

Tabla 23.

Porcentaje de accidentes de empresas de transporte de pasajeros de tamaño mediano, según tipo, 2014-2016

Modalidad	MEDIANA					
	2014	%	2015	%	2016	%
% de accidentes ocurridos bajo la modalidad de choque en cualquiera de sus variantes (frontal, lateral, alcance, especial)	14	64%	16	80%	28	76%
% de accidentes ocurridos bajo la modalidad de despiste en cualquiera de sus variantes (a abismo, a cuneta, al río, al cerro, al llano)	6	27%	4	20%	7	19%
% de accidentes ocurridos bajo la modalidad de atropello en cualquiera de sus variantes (a peatón, a semoviente, atropello y fuga)	2	9%	0	0%	1	3%
% de accidentes ocurridos bajo la modalidad de volcadura en cualquiera de sus variantes (de tonel o de campana)	0	0%	0	0%	1	3%
% Otras	0	0%	0	0%	0	0%
Total	22	100%	20	100%	37	100%

Los accidentes de tránsito con daños personales de vehículos de servicio de transporte de empresas medianas, registrados en la ruta Lima – Huancayo en el periodo 2014 a 2016, se han registrado mayormente bajo la modalidad de choque en los tres años consecutivos.

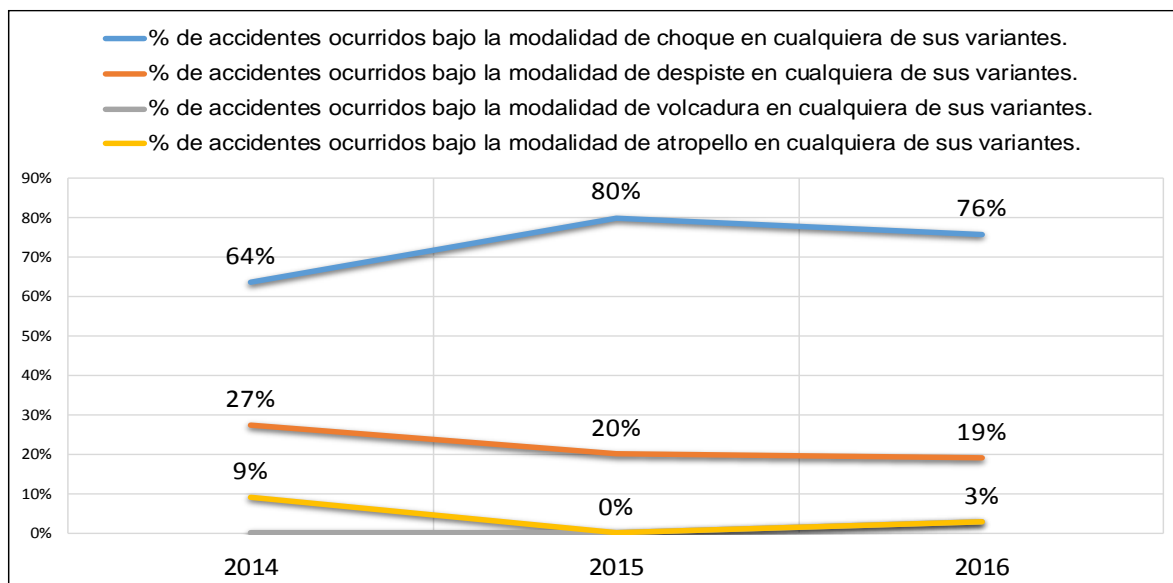


Figura 21. Tendencia porcentual de la ocurrencia de accidentes de tránsito de vehículos de servicio de transporte de las empresas medianas, según modalidad de accidente, periodo 2014-2016.

En el gráfico anterior, correspondiente a la ocurrencia de accidentes de tránsito de las empresas de transporte medianas en la ruta Lima-Huancayo, se puede apreciar la prevalencia de la modalidad de choque hacia el año 2016

Empresas pequeñas.

Tabla 24.

Porcentaje de accidentes de empresas de transporte de pasajeros de tamaño pequeño, según nivel de gravedad, 2014-2016

Nivel de Gravedad	2014		2015		2016		Total	
	Frec	%	Frec	%	Frec	%	Frec	%
Leves: Accidentes de tránsito con daños personales relativos a lesiones y/o heridas en 5 o menos usuarios	4	9%	10	18%	2	6%	16	12%
Graves: Accidentes de tránsito con daños personales relativos a lesiones y/o heridas en más de 5 usuarios.	22	50%	23	40%	19	54%	64	47%
Muy Graves: Accidentes de tránsito con daños personales relativos a muertes o decesos.	18	41%	24	42%	14	40%	56	41%
Total	44	100%	57	100%	35	100%	136	100%

En la tabla anterior se observó que el 47% de los accidentes de tránsito de las empresas que desarrollaron el servicio de transporte en la ruta Lima-Huancayo

en el periodo 2014-2016 categorizadas como pequeñas, fueron graves, y el 41% fueron muy graves. Estas proporciones son muy similares a las observadas en la estadística de las empresas de tamaño mediano.

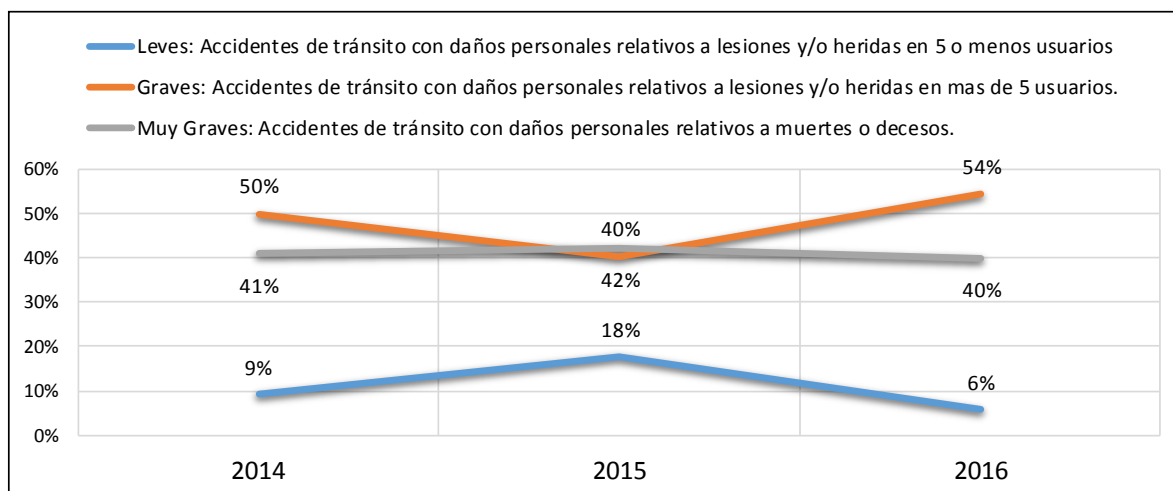


Figura 22. Tendencia porcentual de la ocurrencia de accidentes de las empresas pequeñas, según nivel de gravedad, en el periodo 2014-2016..

De la figura anterior se deduce que, en las empresas de transporte categorizadas como pequeñas, la incidencia de accidentes de tránsito leves se encuentra muy por debajo porcentualmente hablando, del registro de accidentes graves o muy graves. Los accidentes de tránsito categorizados como muy graves registran una preocupante tendencia estacionaria, y los accidentes graves, registraron un incremento porcentual de 4 puntos entre el periodo 2014 y 2016.

Indicadores de accidentes en las empresas de transporte pequeñas

La participación registrada de los vehículos de las empresas de tamaño pequeño, en los tipos de accidentes de tránsito que involucran daños personales, ocurridos en la ruta de servicio Lima - Huancayo a través de la Carretera Central, se muestran en la tabla siguiente:

Tabla 25.

Porcentaje de accidentes de empresas de transporte de pasajeros de tamaño pequeño, según tipo, 2014-2016

PEQUEÑA						
Modalidad	2014	%	2015	%	2016	%
% de accidentes ocurridos bajo la modalidad de choque en cualquiera de sus variantes (frontal, lateral, alcance, especial)	17	65%	19	58%	16	76%
% de accidentes ocurridos bajo la modalidad de despiste en cualquiera de sus variantes (a abismo, a cuneta, al río, al cerro, al llano)	8	31%	11	33%	3	14%
% de accidentes ocurridos bajo la modalidad de atropello en cualquiera de sus variantes (a peatón, a semoviente, atropello y fuga)	1	4%	2	6%	2	10%
% de accidentes ocurridos bajo la modalidad de volcadura en cualquiera de sus variantes (de tonel o de campana)	0	0%	1	3%	0	0%
% Otras	0	0%	0	0%	0	0%
Total	26	100%	33	100%	21	100%

Los accidentes de tránsito con daños personales de vehículos de servicio de transporte de empresas pequeñas, registrados en la ruta Lima – Huancayo en el periodo 2014 a 2016, han registrado una tendencia de disminución en el periodo analizado (26 a 21).

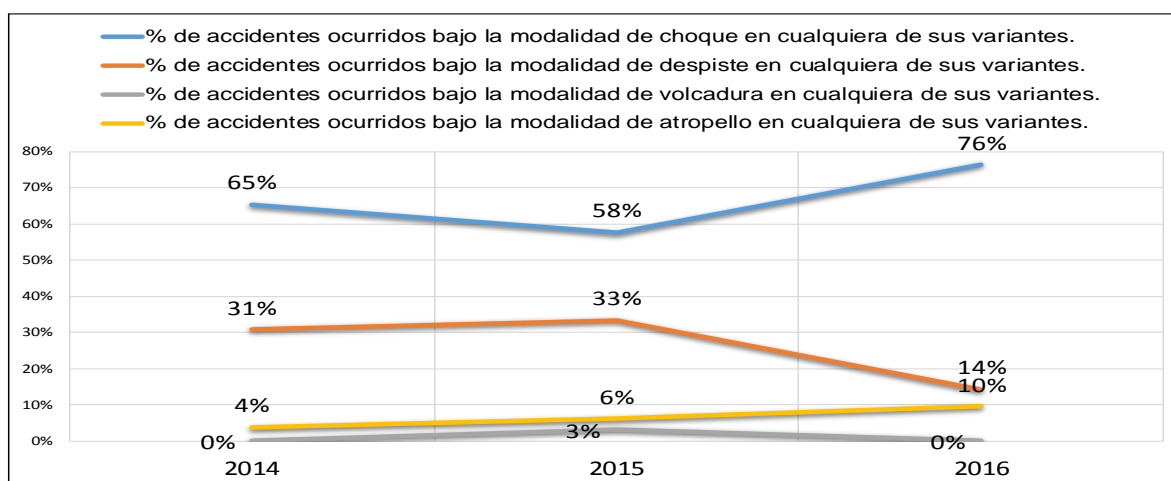


Figura 23. Tendencia porcentual de la ocurrencia de accidentes de tránsito de vehículos de servicio de transporte de las empresas pequeñas, según modalidad de accidente, periodo 2014-2016.

En el gráfico anterior, correspondiente a la ocurrencia de accidentes de tránsito de las empresas de transporte pequeñas en la ruta Lima-Huancayo, se puede

apreciar principalmente la tendencia incremental de los accidentes en modalidad de choque hacia el año 2016

Análisis comparativo de los accidentes de tránsito de las empresas de servicio de transporte terrestre por tamaño de empresa.

Tabla 26.

Análisis comparativo de la tendencia de la gravedad de los accidentes de tránsito, según tamaño de empresa, 2014-2016.

Gravedad	Grandes	Medianas	Pequeñas
Muy Graves	STE	ASC	DES
Graves	DES	ASC	ASC
Leves	ASC	DES	DES

Nota: ASC: tendencia ascendente; DES: tendencia descendente; STE: sin tendencia

En la tabla precedente, resultante de la comparación de la tendencia de la participación en accidentes de tránsito de los tres tamaños de empresas, se observó que las empresas de transporte grandes han presentado tendencia ascendente en los accidentes de tránsito leves; las medianas en los accidentes graves y muy graves; y las pequeñas en los accidentes graves.

Tabla 27.

Análisis comparativo de la tendencia de los tipos de accidentes de tránsito de las empresas, según su tamaño, 2014-2016.

Indicador	Grandes	Medianas	Pequeñas
% de accidentes ocurridos bajo la modalidad de choque en cualquiera de sus variantes (frontal, lateral, alcance, especial)	ASC	ASC	ASC
% de accidentes ocurridos bajo la modalidad de despiste en cualquiera de sus variantes (a abismo, a cuneta, al río, al cerro, al llano)	DES	DES	DES
% de accidentes ocurridos bajo la modalidad de atropello en cualquiera de sus variantes (a peatón, a semoviente, atropello y fuga)	STE	DES	ASC
% de accidentes ocurridos bajo la modalidad de volcadura en cualquiera de sus variantes (de tonel o de campana)	STE	ASC	STE
% Otras	DES	STE	STE

Nota: ASC: tendencia ascendente; DES: tendencia descendente; STE: sin tendencia

En la tabla precedente, resultante de la comparación de los indicadores de los tres tamaños de empresas, se observó que el porcentaje de los accidentes de tránsito en modalidad de choque, registraron tendencia ascendente en los tres grupos de empresas de servicios de transporte (grande, mediana y pequeña), adicionándose también tendencia ascendente en el indicador del % de la modalidad atropello en las empresas de transporte pequeñas.

Análisis conjunto de las dos dimensiones de la fiscalización al servicio de transporte terrestre: infracciones y accidentes de tránsito

El estudio de las tendencias de la comisión de infracciones por efecto de la fiscalización aplicada a los tres tamaños de empresas de transporte grande, mediano y pequeño, arrojó que las tres tienen tendencia ascendente en las infracciones muy graves, observándose también tendencia ascendente de infracciones graves en las empresas de tamaño pequeño.

Asimismo, el análisis de las tendencias de los niveles de gravedad de los accidentes de tránsito en sus tres tamaños diferenciados de empresa, arrojó que las grandes registraron tendencia ascendente en los accidentes de tránsito leves, mientras que en las empresas de transporte medianas se registró tendencia ascendente en los accidentes graves y muy graves, y en las pequeñas, se registró una tendencia ascendente en los accidentes graves.

La interpretación que reúne las tendencias encontradas durante la fiscalización aplicada, traducida en las infracciones detectadas y los accidentes de tránsito ocurridos, nos indica que las acciones de fiscalización a desarrollar por la Sutran, deben orientarse a la mitigación de la tendencia de los accidentes de tránsito en modalidades de choque en los tres tamaños de empresa, y de la modalidad de atropello, en las empresas de tamaño pequeño.

Esto, por supuesto, obedecerá a un trabajo multisectorial entre el MTC, Sutran, Provías Nacional, el Consejo Nacional de Seguridad Vial, la Policía Nacional del Perú y el Ministerio de Economía y Finanzas, con la finalidad de determinar las posibilidades de i) inversión en la Carretera Central, y lograr ampliar la vía con la finalidad de separar carriles de ida y retorno en la carretera; ii) construcción o mejoramiento de las vías alternas que permitan la circulación de vehículos de gran tamaño y tonelaje para el transporte de personas y mercancías minimizando los riesgos de ocurrencia de accidentes de tránsito.

IV. Discusión

Conforme a lo determinado en el objetivo general, estuvo previsto conocer cuál es la tendencia de la fiscalización del servicio de transporte de vehículos de transporte de personas en la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016. Según los datos recabados la tendencia es prospectiva, es decir, las acciones de fiscalización realizadas funcionan como vías de carácter correctivo, orientacional y desarrollador en sus diferentes procesos, con el carácter preventivo, en los instantes previos a la partida del bus del Terminal Terrestre, y correctivo durante el trayecto y el arribo a su destino. Respecto al carácter correctivo provisorio de la fiscalización, refiere Murillo (2007) la fiscalización constituye normas y operaciones de supervisión, determinación de estándares o mínimos de tolerancia, así como la definición de sanciones económicas para las empresas que cometen las infracciones, entre otros aspectos. En ese sentido, la fiscalización del servicio de transporte terrestre en términos generales, funciona como una estrategia orientada a la minimización de los riesgos de accidentes de tránsito inherentes a la realización de la actividad de transporte terrestre, en cualquiera de sus ámbitos: urbano, regional o nacional. Como aspectos tácticos de esta estrategia, la SUTRAN ha implementado equipos de fiscalización permanente en los terminales y el punto de control fijo, así como operativos de control inopinados, en distintos puntos kilométricos de la carretera, y de acuerdo a las coordinaciones con la Policía Nacional del Perú, toda vez, que como es sabido, los inspectores de transporte son permanentemente agredidos por transportistas que desarrollan actividades de transporte informal. Concordando con ello, en el presente estudio se dan cuenta que los niveles de fiscalización de mayor incidencia de detección de contravenciones a la norma en las empresas de transporte categorizadas como medianas (entre 6 y 10 unidades de flota vehicular habilitada) y pequeñas (entre 1 y 5 unidades habilitadas), siendo las de tamaño grande (más de 10 unidades de flota vehicular habilitada), las que registran menor incidencia en la detección de faltas y participación en accidentes de tránsito. En ese contexto, según los datos relevados en la comisión de infracciones en las empresas de transporte grandes según el análisis realizado, mostró que en el periodo acumulado 2014-2016, el 87% de ellas, están concertadas en solo 5 faltas relacionadas al mal funcionamiento de las luces, láminas retrorreflectivas no estándares, neumáticos fuera de especificaciones

(falta S.4), a la existencia de enmendaduras en la hora de ruta electrónica o manifiesto de usuarios (falta I.3), o conductores que impiden el trabajo de la policía, o no comunican a la empresa la relación de usuarios embarcados en los terminales o estaciones de ruta (falta I.7), o por no contar con conos, extintores o botiquín (falta S.2), y, por no portar durante la prestación del servicio de transporte de pasajeros: el manifiesto de usuarios, la hoja de ruta, certificado de inspección técnica vehicular, seguro obligatorio de accidentes de tránsito (falta I.1). La tendencia incremental se registra solo en las faltas de código S.4 (13% a 40%), I.1 (3% a 11%), S.1 (0% a 5%), e I.6 y F.1 (0% a 1%), siendo las principales y materia de un mayor análisis para futuros estudios, las faltas S.4 e I.1.

Estos datos se encuentran estrechamente vinculadas al acervo cultural de las personas que a su vez podrían estar influenciadas por su nivel educativo en general y específicamente por su educación vial que al decir de Cisneros (2010), no se podrá percibir mejoras en los temas viales, mientras la conducta ciudadana no cambie.

La fiscalización realizada no frena o acaso minimiza la ocurrencia de accidentes de tránsito en las empresas medianas y pequeñas, sobre todo en estas últimas, donde se refuerza la hipótesis de que las condiciones laborales y/o procedimientos institucionales no se hallan formalizados al ciento por ciento. El análisis de la evolución de la detección de las infracciones a los vehículos de las empresas grandes en el periodo 2014-2016, muestran que la estrategia de fiscalización ha contribuido en la reducción de los accidentes de tránsito, y ha contribuido en la minimización de las consecuencias de daños personales. En el análisis realizado por Cisneros (2010), donde estudió la normativa de tránsito ecuatoriana, identificó la segmentación de las faltas en muy graves, graves y leves, las cuales estaban en relación directa con el potencial peligro que su realización provocaría contra los bienes jurídicos que la ley protege, determinando la multa correspondiente como un porcentaje del salario básico unificado de Ecuador (BRU), según su gravedad la gravedad de la misma. En ese sentido, se considera relevante la investigación de la autora, pues llega a la conclusión que, si el estado no trabaja en la conducta del ciudadano, no podrán

percibirse mejoras al respecto, con lo cual el investigador del presente estudio concuerda totalmente. Asimismo, concluyó que estos cambios de actitudes del ciudadano, deben estar acompañados con las reformas de la Ley Orgánica de Transporte y Tránsito.

De otro lado, respecto a la falta de coherencia entre los niveles de fiscalización, y la tendencia de accidentes de tránsito observada en el presente estudio, guarda relación con las conclusiones expresadas por Díaz y otros (2014), en su investigación realizada en Colombia respecto al cumplimiento normativo de los conductores de ómnibus, en el entendido de que, este cumplimiento o no cumplimiento, nada tiene que ver con el horario de la fiscalización, la frecuencia, entre otros, sino que se trata de sólo tener la posibilidad de incumplir las normas, sobreentendiéndose de que, en la medida que tengamos mecanismos de supervisión y fiscalización más eficientes, menores serán las posibilidades para que se manifieste este comportamiento.

Respecto a la naturaleza de las infracciones impuestas a las contravenciones de la normativa de transporte terrestre, se ha percibido una falta de proporcionalidad de las sanciones pecuniarias relacionadas a estas. Así lo hace notar Castañeda (2015) en la investigación en la ciudad de Babahoyo en el país de Ecuador, quien a partir del trabajo de campo tomando como instrumento la observación directa y una encuesta, y la aplicación de metodologías inductivas, deductivas y analíticas, descubrió que los jueces de tránsito no cuentan con herramientas legales que avalen la aplicación del principio de proporcionalidad para imponer la sanción a los conductores de vehículos que cometen contravenciones de tránsito. En esta misma línea de trabajo, Reyes y Andrade (2015), realizaron una investigación relacionada a las contravenciones muy graves de tránsito en relación con el principio constitucional de proporcionalidad de la pena, basándose en la observación de la realidad procesal penal y la ejecución de una encuesta, concluyendo también que existe una inadecuada formulación y clasificación por parte del legislador de las sanciones en las contravenciones de tránsito de primera clase, frente al delito, reflejándose en la inadecuada relación con la acción culposa del conductor,

análisis que puede ser profundizado acá en el Perú, a partir de la presente investigación.

Finalmente, se observó en la evaluación de los resultados obtenidos que la fiscalización de las empresas de transporte denominadas grandes, registra menor cantidad de infracciones aplicadas debido a que el comportamiento empresarial y conducta y profesionalismo de los conductores registra estándares de calidad que están por encima del promedio del mercado. Esta ausencia parcial de la fiscalización no ha tenido efecto negativo en la ocurrencia de accidentes de tránsito de este tamaño de empresas. Respecto a las empresas medianas, se ha observado que la tendencia incremental de las infracciones graves podría estar propiciando la ocurrencia ascendente de accidentes muy graves, es decir, con presencia de personas fallecidas. En relación a las empresas de transporte denominadas pequeñas, que, aunque representan el 67% de las empresas que desarrollan el servicio en la ruta indicada, registran el 40% de la cantidad de vehículos habilitados. Esta particularidad motiva a que la fiscalización realizada a este tipo de empresas, sea similar a la efectuada en las empresas de tamaño mediano. Este tipo de empresas han registrado gran cantidad de accidentes de tránsito graves.

v. Conclusiones

Primera. Según la comisión de infracciones, la tendencia de las faltas muy graves en los tres tamaños de empresas ha sido creciente en el periodo 2014-2016 por que no se cumplen con los estándares mínimos permitidos para la circulación, y las especificaciones exigidas por el reglamento, cuya contravención representa un alto riesgo de ocurrencia de accidentes de tránsito.

Segunda. Las empresas de transporte grandes han presentado tendencia ascendente en los accidentes de tránsito leves (5 o menos personas heridas); las empresas medianas en los accidentes graves (más de 5 personas heridas) y muy graves (con personas fallecidas); y las pequeñas en los accidentes graves. Los indicadores de accidentabilidad en el porcentaje en modalidad de choque, registró una tendencia ascendente en los tres tamaños de empresas de servicios de transporte y, en la modalidad atropello se registró tendencia ascendente sólo en las de transporte pequeñas. El indicador de la modalidad voladura, reportó tendencia ascendente en las empresas de transporte medianas.

Tercera.- La interpretación global de los resultados de ambas dimensiones de la variable fiscalización, muestra que, las acciones de fiscalización a desarrollar por la Sutran, deben orientarse a la mitigación o minimización de la tendencia de los accidentes de tránsito en modalidades de choque en los tres tamaños de empresa, y de la modalidad de atropello, en las empresas de tamaño pequeño, a partir de las ejecución de operativos orientados a detectar las infracciones recurrentes o de tendencias ascendentes.

vi. Recomendaciones

Primera. Identificar la ubicación de las entidades públicas y privadas a lo largo de la Carretera Central con la finalidad de planificar operativos de fiscalización orientados a la detección de la comisión de infracciones con tendencia ascendente identificadas, que puedan contribuir en la ocurrencia de accidentes de tránsito

Segunda. Identificar las zonas que, por sus condiciones climáticas y geográficas, puedan estar favoreciendo o propiciando la ocurrencia de los accidentes de tránsito de los vehículos. Asimismo, es recomendable la colocación de señalización que permita informar a los conductores durante el momento de la conducción, que se encuentran ingresando a los tramos de concentración de accidentes de tránsito.

Tercera. Implementación de acciones preventivas de supervisión con apoyo de la Policía de Carreteras de la Policía Nacional del Perú, básicamente en las zonas donde el brazo fiscalizador de la Sutran no llega por limitaciones logísticas y de recursos humanos, a fin de propiciar el efecto disuasivo de la comisión de infracciones por parte de los conductores.

Cuarta. Propiciar el mantenimiento, habilitación y puesta a punto de las carreteras o rutas alternas de acceso a la zona central del país, que permita la circulación de vehículos particulares y/o pesados, que contribuya a la descongestión y fluidez a la Carretera Central.

vii. Referencias

- Aguirre, J (2014). *La Facultad de Fiscalización de la Administración Tributaria y su relación con la gestión del impuesto general a las ventas en las empresas constructoras de Lima Metropolitana*. (Tesis de grado). Lima. Universidad San Martín de Porres.
- Álvarez, J., y Cerna, M. (2013). *La formalización del microempresario de servicio público del transporte de pasajeros y su contribución en la dinamización de la economía en la provincia de Trujillo*. (Tesis de grado). La Libertad. Perú.
- Bonilla, H. (2006). *Análisis del Sistema de Transporte Público en la ciudad de Huancayo*. Junín: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Cámara, D (2010). *La responsabilidad administrativa del empresario en materia de prevención de riesgos laborales: estudio de las infracciones muy graves* (Tesis doctoral). España. Universidad de Murcia.
- Cardoza, M. (2016), *Accidentes de tránsito*. Colegio de abogados de Lima. Recuperado el 2 de mayo de 2017 de <http://www.cal.org.pe/pdf/diplomados/rnt02.pdf>.
- Castañeda, R. (2015). *Las sanciones en las contravenciones de tránsito vulneran el principio de proporcionalidad*. (Tesis de licenciatura). Recuperado el 5 de mayo de 2017 de <http://dspace.uniandes.edu.ec/handle/123456789/1534>.
- Cesán, V. (2012). *Análisis de los accidentes de tránsito en la Provincia de La Pampa en el periodo 2000-2004*. (Tesis de Maestría). Argentina: Universidad Nacional de Lanús.
- Cisneros, P. (2010). *Las Infracciones de tránsito en la Legislación Ecuatoriana*. Ecuador: Universidad de las Américas.
- Consejo Nacional de Seguridad Vial (2011), Plan Nacional de Seguridad Vial 2007-2011.
- Consejo Nacional de Seguridad vial (2005), Módulo del Curso de educación, seguridad vial, primeros auxilios y comportamiento del servicio. Lima-Perú.
- Chiossone, T. (1968). *Principios Generales para una Teoría de la Transgresión*. Caracas: Universidad de Venezuela.
- Delgado, J. (2013). *Mecanismos atribucionales y actitudes hacia la transgresión de las normas de tránsito en conductores de taxi en Lima Metropolitana*. (Tesis de Licenciatura). Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú
- Dextre, J. (2007), *El lenguaje vial. El lenguaje de la vida*. (Libro publicado por British Council Perú). Perú. Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Díaz, T (2014). *Verificación del cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los conductores de transporte público urbano en la ciudad de Cartagena*,

Colombia. Revista Saber, Ciencia y Libertad. Recuperado el 10 de mayo de 2017 de <https://dialnet.unirioja.es/ descarga/articulo/ 5104981.pdf>

Fernández, J (1993), *Norma Perversa: Hipótesis Teóricas*. Psicothema. Publicado el 04 de abril de 2017, desde <http://www.psicothema.com/psicothema.asp? id=1131>.

Gonzales, J. y Ordoñez, J., (2014). *Estudio de los factores que intervienen en los accidentes de tránsito ocasionados por los buses de transporte público de pasajeros de tipo urbano en la ciudad de Cuenca y planteamiento de la propuesta para disminuirlos*. (Tesis de maestría) Cuenca, Ecuador: Universidad Politécnica Salesiana. Recuperada de <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/6633 /1/UPS-CT003269.pdf>

Hernández, R., Fernández, R., y Baptista L. (2010). *Metodología de la Investigación* (Quinta Edición). México D. F.: Mc Graw Hill.

Instituto Nacional de Estadística y Censo de la Contraloría General de la República de Panamá (2017), *Conceptos y Definiciones relativos a accidentes de tránsito*. Recuperado de <https://www.contraloria.gob.pa/inec/archivos/P4361CONCEPTOS .pdf>.

Kopits, E. y Cropper, M. (2003). *Traffic fatalities and economic growth*. Accident Analysis & Prevention. Washington DC: The World Bank, 169-178.

Molero, J. (2015). *La responsabilidad extracontractual frente a las víctimas en accidentes de tránsito en la provincia de Cusco – 2014*. (Tesis de maestría, Universidad Andina Andrés Cáceres Velásquez). (Acceso el 7 de abril 2017).

Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2014). *Anuario Estadístico 2014 MTC*. Recuperado de <https://www.mtc.gob.pe/estadisticas/publicaciones.html>

Ministerio de Salud (2005) *Políticas Municipales para la Promoción de la Seguridad Vial*. Lima: CSP N° 18.

Mockus, A. (2003). *Bogotá para vivir, 2001-2003*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá. Recuperado de http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_ 2789.pdf

Municipalidad Provincial de Huancayo (2016). *Página web institucional 2016*. Recuperado el 15 de mayo de 2017 de <http://www.munihuancayo.gob.pe/portal/upload/documentos/2016/raisa.pdf>

Murillo, J. (2007). *El derecho de asilo y la protección de refugiados en el continente americano: contribuciones y desarrollos regionales*. Curso de derecho internacional. Obtenido el 01 de mayo de 2017 de <http://www.oas.org/es/sla/>

ddi/docs/publicaciones_digital_xxxiv_curso_derecho_internacional_2007_juan_carlos_murillo_gonzalez.pdf

- Organización Mundial de la Salud (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Washington D.C. Recuperado el 08 de abril de 2017 de http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_es.pdf
- Ortíz, J. (2015). *Investigación de Accidentes de Tránsito*. Lima: S.O.S Policía Nacional del Perú. Obtenido el 01 de mayo de 2017 de http://www.mpfm.gob.pe/escuela/contenido/actividades/docs/3970_exposicion_de_accidentes_de_transito_jose_ortiz.pdf.
- Páucar, A. (2013). *Criterios Jurídicos para la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito*. (Tesis de maestría, Universidad Nacional Mayor de San Marcos). (Acceso el 10 de abril 2017)
- Requejo, J. (2013). *Fortalecimiento del Sistema de Inspección del Trabajo en el Perú*. (Tesis de Maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú). (Acceso el 04 de abril de 2017).
- Reyes, L. y Andrade, G. (2015). *Las penas en las contravenciones muy graves de tránsito en relación con el principio constitucional de proporcionalidad de la pena (Tesis de maestría)*. Obtenido 01/05/2017 desde <http://dspace.uniandes.edu.ec/handle/123456789/1839>
- Rios J. (2016). *Prácticas de fiscalización de la DIAN en impuesto de renta para las personas naturales independientes. Falencias y estrategias de mejoramiento*. Colombia: Universidad de Antioquia.
- Sánchez, C y Reyes, C. (2009). *Elaboración y validación de una prueba de comprensión numérica para los alumnos del nivel primario (PCN-NEP) de instituciones educativas de Santiago de Surco (UGEL 07 Lima)*. Perú. Universidad Ricardo Palma.
- Ysla, A. (2015). *La fiscalización de transporte de pasajeros por carretera y su impacto en accidentes de tránsito en Perú 2008-2014*. Universidad Científica del Sur.

Anexos

Anexo 1

Anexo 1 MATRIZ DE CONSISTENCIA				
TÍTULO: FISCALIZACIÓN AL SERVICIO DE TRANSPORTE SEGÚN TAMAÑO DE LAS EMPRESAS EN LA RUTA LIMA-HUANCAYO EN EL PERIODO 2014-2016.				
AUTOR: MARCOS CHRISTIAN NALVARTE BALMaceda				
PROBLEMA	OBJETIVOS	VARIABLES E INDICADORES		
<p>Problema principal: ¿Cuál es la tendencia de la fiscalización aplicada al servicio de transporte terrestre según tamaño de empresas de transporte de la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016?</p> <p>Problema específico 1: ¿Cuál es la tendencia de las infracciones detectadas en la fiscalización al servicio de transporte terrestre según tamaño de las empresas de transporte de la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016?</p> <p>Problema específico 2: ¿Cuál es la tendencia de los accidentes de tránsito de los vehículos de servicio de transporte terrestre según tamaño de las empresas en la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016?</p>	<p>Objetivo general: Comparar la tendencia de la fiscalización aplicada al servicio de transporte terrestre según tamaño de las empresas de transporte de la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016</p> <p>Objetivo específico 1: Comparar la tendencia de las infracciones detectadas por la fiscalización al servicio de transporte terrestre según tamaño de las empresas de transporte de la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016</p> <p>Objetivo específico 2: Comparar la tendencia de los accidentes de tránsito de los vehículos de servicio de transporte terrestre según tamaño de las empresas en la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016</p>	Variable: Fiscalización del servicio de transporte		
		Dimensiones	Indicadores	Niveles
		Infracciones del servicio de transporte terrestre	% de Infracciones de vehículos con algunas luces no funcionen, con láminas retrorreflectivas no estándares, neumáticos fuera de especificaciones.	Muy grave (entre 0.5 y 1 UIT) Grave (0.10 UIT) Leve (0.05 UIT)
			% de infracciones de vehículos cuyo conductor no habilitó alguno o cualquiera de los elementos de seguridad y emergencia: extintores, conos, botiquín.	
			% de infracciones por realizar enmendaduras que invaliden la información contenida en la hoja de ruta o manifiesto de usuarios, no llenar hoja de ruta, prestar servicio de transporte turístico, sin tener la información requerida en la hoja de ruta.	
% de infracciones que impiden el trabajo de la Policía, enmendaduras del manifiesto de pasajeros, no llenar la información necesaria, no comunicar a la empresa la relación de usuarios embarcados en los terminales o estaciones de ruta.				
	% de infracciones por no portar durante la prestación del servicio de transporte de pasajeros: el manifiesto de usuarios, la hoja de ruta, CITV, SOAT.			
	% de infracciones de vehículos que no cuentan con las láminas retrorreflectivas, con parachoques delantero o			

			<p>posterior, no cuenten con el número mínimo de luces exigidas por el RNV, sin parabrisas o trizado, sin limitador de velocidad, etc.</p> <p>% de infracciones por no exhibir en lugar visible del salón del vehículo un cartel o aviso, legible para los usuarios, que contenga la información prevista en el presente Reglamento</p> <p>% de infracciones por permitir que se transporte usuarios que excedan el número de asientos indicados por el fabricante del vehículo.</p> <p>% de infracciones por permitir el viaje de menores de más de cinco años en el mismo asiento que el adulto.</p> <p>% de infracciones por utilizar conductores que no tengan licencia de conducir, sin licencia vigente, o que no corresponda a la clase y categoría requerida.</p> <p>% de Infracciones de vehículos en los que algunas de las luces no funcionen, con láminas retrorreflectivas no estándares, neumáticos fuera de especificaciones</p>	
		<p>Accidentes de tránsito con daños personales de empresas de transporte de personas.</p>	<p>% de accidentes ocurridos bajo la modalidad de choque en cualquiera de sus variantes (frontal, lateral, alcance, especial).</p> <p>% de accidentes ocurridos bajo la modalidad de despiste en cualquiera de sus variantes (a abismo, a cuneta, al río, al cerro, al llano).</p> <p>% de accidentes ocurridos bajo la modalidad de volcadura en cualquiera de sus variantes (de tonel o de campana).</p> <p>% de accidentes ocurridos bajo la modalidad de atropello en cualquiera de sus variantes (a peatón, a semoviente, atropello y fuga)</p>	<p>Muy grave (con personas fallecidas)</p> <p>Grave (más de 5 heridos)</p> <p>Leve (menos de 5 heridos)</p>

Anexo 2



"AÑO DEL BUEN SERVICIO AL CIUDADANO"

MEMORANDO N° 0037 - 2017-SUTRAN/06.1

A : **MARCOS NALVARTE BALMACEDA**
Subgerente de Estudios (e)

De : **EDUARDO PEZO CASTAÑEDA**
Gerente de Estudios y Normas (e)

Asunto : Solicito autorización para disponer y analizar la información de la imposición de actas de control del Sistema Integral de Supervisión y Control de Transporte Terrestre – SISCOTT.

Referencia : Memorando N° 0010 -2017-SUTRAN/06.1.1


Fecha : Lima, 27 de marzo del 2017

Me dirijo a usted, en relación al asunto, a través del cual solicita autorización para disponer de la información de la imposición de actas de control del Sistema Integral de Supervisión y Control de Transporte Terrestre – SISCOTT, para desarrollar el análisis que contribuya a la elaboración de su tema de Tesis en la Universidad Cesar Vallejo.

Al respecto, este despacho autoriza la utilización de la información de las faltas (incumplimientos e infracciones) impuestas en la carretera central, a las empresas de servicio de transporte en la ruta Lima – Huancayo, disponible en el Sistema Integral de Supervisión y Control de Transporte Terrestre – SISCOTT, entre los años 2014 y 2016, precisando también, haga llegar una copia del análisis desarrollado a esta Gerencia, en cuanto haya sido revisado y aprobado por su casa de estudios.

Sin otro particular,

Atentamente,


Alex Eduardo Pezo Castañeda
Gerencia de Estudios y Normas
Superintendencia de Transporte
Terrestre
de Personas, Carga y Mercancías



Anexo 3

Base Datos De Infracciones - SISCOTT

DESCRIPCION	FECHA	REQUERIMIENTO	TIPO	LUGAR	NOMBRE SER	DESCRIPCION	FALTAS	MEDIDA	TRANSPORTISTA	ID_TIPO	NUMERO	ID_PLAI
ANCASH	22/07/16	18/08/16	110581208	Transporte de Pasajeros	TERMINAL CHIMBADOR	Pasajeros	No Seleccionado	C.4c.42.1	SI	TRANSPORTISTAS LINEA S.A.	1	204389332 160965
LIMA	04/11/16	15	Reporte Preliminar			Mercancias	No Seleccionado		SI	EMPRESA DE TRANSPORTES DE CARGA CHE CARLITE	1	204539742 80W795
LIMA	04/11/16	15	Reporte Preliminar			Mercancias	No Seleccionado		SI	WINGCHUA HONORIO VDA DE AGUSTINA BALBINA EN	1	204519341 AF5008
LIMA	04/11/16	14	Reporte Preliminar			Mercancias	No Seleccionado		SI	EMPRESA CAPUNA DE TRANSPORTES TURISTICOS M	1	202197742 20K965
LIMA	12/07/16	9	Reporte Preliminar	NO DETALLADO		Mercancias	No Seleccionado		SI	CHAVEZ RARAZ LINO	1	110091843 QX2270
LIMA	08/06/16	1105406305	Transporte de Pasajeros	PANAMERICANA SUR KM 05		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	DIM AUTOS PERU S.A.C	1	205119341 AF5008
LA LIBERTAD	07/07/16	110412079	Transporte de Pasajeros	PEAJE VIRU		Mercancias	OPERATIVO	S.4.b	SI	MINGCHUA HONORIO VDA DE AGUSTINA BALBINA EN	1	101092800 720933
JUNIN	06/07/16	110542694	Transporte de Pasajeros	MITO		Mercancias	OPERATIVO	S.4.b	SI	SUN RENTAL SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	1	205248343 C08903
LIMA	08/06/16	110540906	Transporte de Pasajeros	PANAMERICANA SUR-PARAL		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	RIVAS FERNANDEZ ROSANNA FABIOLA	2	096998996 AMQ224
LIMA	22/05/16	110524309	Transporte de Pasajeros	AV NICOLAS AYLLON CDRA 13		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	EDISON ENRIQUE TICSE PALOMINO	2	201031238 AB8471
LIMA	22/05/16	110524306	Transporte de Pasajeros	AV NICOLAS AYLLON CDRA 13		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	SONIA LUZ PANDO MARTINEZ	2	211313826 XB3167
LIMA	22/05/16	110524308	Transporte de Pasajeros	AV NICOLAS AYLLON CDRA 13		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	JOHNNY FREDDY MENIZ SANCHEZ	2	2405347 D96325
LIMA	26/05/16	110525033	Transporte de Pasajeros	PANA NORTE PEAJE CHILLON		Mercancias	OPERATIVO	S.2.b	SI	INVERSIONES QUIMICAS WORSAL E.I.R.L. - WORSAL	1	205353566 CV4940
LIMA	22/05/16	110524314	Transporte de Pasajeros	AV NICOLAS AYLLON CDRA 13		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	ORPEZA GILIA LEONARDO	2	02703912 ADM54
LIMA	22/05/16	110524311	Transporte de Pasajeros	AV NICOLAS AYLLON CDRA 13		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	SEDANO ASTETE ISAIAS	2	20101663 WE1581
LIMA	26/05/16	110525012	Transporte de Pasajeros	PEAJE CHILLON KM 25 PA NC		Mercancias	OPERATIVO	S.3.h	SI	VIRGEN DE LOURDES 11 DE FEBRERO S.R.L	1	205366100 W2K931
LIMA	23/05/16	110516398	Transporte de Pasajeros	PANAMERICANA SUR KM 3		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	CAVALCANTI GENEBROSO OLIVER PIERE	2	40252052 AZ7071
LIMA	23/05/16	110514783	Transporte de Pasajeros	R. PIÑERO 440		Pasajeros	OPERATIVO	S.2.c	SI	EMP. TRANSPORTES Y TURISMO BARRANCA S.A.	1	202062154 BK1965
LIMA	22/05/16	110524315	Transporte de Pasajeros	AV NICOLAS AYLLON CDRA 13		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	JOHNNY FREDDY MENIZ SANCHEZ	2	44035347 D96325
AYACUCHI	30/06/16	110476694	Transporte de Pasajeros	Puente Chacco		Mercancias	OPERATIVO	S.2.c	SI	TAQURI QUISORUCO EDMUNDO	1	110282762 CN2786
LIMA	30/06/16	110525051	Transporte de Pasajeros	BALIZATE Y MEZA CDRA. 06		Pasajeros	OPERATIVO	S.2.c	SI	EMP. TRANSPORTES Y TURISMO BARRANCA S.A.	1	202062154 BK1965
LIMA	23/05/16	110514783	Transporte de Pasajeros	R. PIÑERO 440		Pasajeros	OPERATIVO	S.2.c	SI	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO HUIRAL S.A.	1	201127114 CZ0260
LIMA	13/06/16	110544167	Transporte de Pasajeros	AV. 28 DE JULIO CDRA 01		Pasajeros	OPERATIVO	C.4c.42.1	SI	EMPRESA DE TRANSPORTES RONCO PERU S.A.C.	1	204725371 C90699
LIMA	14/06/16	110539461	Transporte de Pasajeros	CIRCUNVALACION PARADERO		Mercancias	OPERATIVO	C.1c.42.1	SI	EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HERMANOS S.C	1	201194077 213963
JUNIN	11/07/16	11053712	Transporte de Pasajeros	MITO		Mercancias	OPERATIVO	C.4b.41.1	SI	AVILA LIMAS JUSTINA	1	101488085 730389
LIMA	14/06/16	110538027	Transporte de Pasajeros	AV. 28 DE JULIO CDRA. 13		Mercancias	OPERATIVO	C.4c.42.1	SI	JULSA ANGELES TOURS S.A.C.	1	202081355 C89688
LIMA	14/06/16	110538354	Transporte de Pasajeros	PANAMERICANA SUR KM. 11		Pasajeros	OPERATIVO	C.1c.20.5	SI	EMPRESA DE TRANSPORTES SAN PEDRO DE MALA S.A	1	201201308 P1M955
LIMA	14/06/16	110538517	Transporte de Pasajeros	PANAMERICANA SUR KM. 11		Pasajeros	OPERATIVO	C.1c.20.5	SI	EMPRESA DE TRANSPORTES SAN PEDRO DE MALA S.A	1	201201308 B1F956
LIMA	14/06/16	110538528	Transporte de Pasajeros	PANAMERICANA SUR KM. 11		Pasajeros	OPERATIVO	C.1c.20.5	SI	EMPRESA DE TRANSPORTES SAN PEDRO DE MALA S.A	1	201201308 B1F956
LA LIBERTAD	12/07/16	110413509	Transporte de Pasajeros	PEAJE VIRU		Mercancias	OPERATIVO	S.3.c	SI	MOUNO LA PERLA S.A.C	1	201315898 778826
JUNIN	11/07/16	110567316	Transporte de Pasajeros	MITO		Mercancias	OPERATIVO	S.4.b	SI	ARROYO ALCANTARA VICTOR	1	110208947 885905
LIMA	14/06/16	110546043	Transporte de Pasajeros	NO INDICA		Pasajeros	OPERATIVO	S.3.h	SI	EMPRESA DE TRANSPORTES WARIVILCA S.A.	1	201402188 A10596
LIMA	13/06/16	110540683	Transporte de Pasajeros	PANAMERICANA SUR KM 11		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	INVERSIONES IBER HERMANOS SOCIEDAD COMERC	1	205176845 T09471
AYACUCHI	05/07/16	110476683	Transporte de Pasajeros	Cruce Huamanguilla		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	ORE VARO RICARDO DANIEL	2	28237624 CX7005
LIMA	06/07/16	110525581	Transporte de Pasajeros	PANA SUR KM 56		Mercancias	OPERATIVO	C.1c.41.3	SI	MOVIMIENTOS PESADOS NCT S.A.C.	1	205387864 F92728
LIMA	07/06/16	110534722	Transporte de Pasajeros	PANAMERICANA SUR KM 11		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	ORTIZ YAPO FREDDY WILLIAMOS	2	42059959 AP6680
LIMA	03/06/16	110535073	Transporte de Pasajeros	CIRCUNVALACION CDRA. 28		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	ANTHONY WILLIAMS CRELIZADO MONZON	2	46984724 AV7029
SAN MARTIN	08/07/16	110533315	Transporte de Pasajeros	KM 498 PEAJE DE MOYOBAMB		Mercancias	OPERATIVO	I.1.c	SI	TAPIA ISRAEL ARCEL	1	103374197 M4V714
LIMA	10/06/16	110538376	Transporte de Pasajeros	NICOLAS AYLLON 1213		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	ACERO APAZA EDINSON	2	43663900 W3K212
LIMA	10/06/16	110543845	Transporte de Pasajeros	NICOLAS AYLLON CDRA 12		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	REBAZA VIVERO MIGUEL ANGEL	2	43674763 FA4355
LIMA	27/06/16	110540351	Transporte de Pasajeros	PANAMERICANA SUR KM 56		Mercancias	OPERATIVO	F.1	SI	EMPRESA DE TRANSPORTES MEGABUS S.A.C.	1	205176845 D66975
LIMA	09/06/16	110540728	Transporte de Pasajeros	NICOLAS AYLLON CDRA 12		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	GRABEL QUISPE EDGAR	2	19825239 W3B288
LIMA	10/06/16	110540694	Transporte de Pasajeros	NICOLAS AYLLON CDRA. 13		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	ESPINAL HEREDIA JUNIUR DIEGO	2	47350713 B3F229
LAMBAYEQUE	09/07/16	110476614	Transporte de Pasajeros	02 ANT PAN. NOR		Mercancias	OPERATIVO	S.4.c	SI	INVERSIONES IBER HERMANOS SOCIEDAD COMERC	1	205176845 T09471
LIMA	10/06/16	110538451	Transporte de Pasajeros	PANAMERICANA SUR KM. 11		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	GAMBIA PALOMINO EDGAR ARTURO	2	204086341 C1A962
LIMA	10/06/16	110544273	Transporte de Pasajeros	PANAMERICANA SUR KM. 11		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	MARY CARMEN ALVARADO RAMIREZ	2	40540542 F6H371
LIMA	11/06/16	110540687	Transporte de Pasajeros	LUNA PIZARRO CDRA 4		Pasajeros	OPERATIVO	C.1b.41.1	SI	EMPRESA DE TRANSPORTES Y REPRESENTACIONES	1	204426595 B92696
LIMA	01/07/16	110514337	Transporte de Pasajeros	PANAMERICANA SUR KM 56		Mercancias	OPERATIVO	S.2.a	SI	GRUPO GAVILANA S.C	1	205176845 C89688
JUNIN	06/07/16	110542867	Transporte de Pasajeros	Huacrapuequillo		Mercancias	OPERATIVO	S.4.c	SI	EMPRESA DE TRANSPORTES MAYUM E.I.R.L.	1	201402188 D02974
LAMBAYEQUE	09/07/16	110456045	Transporte de Pasajeros	km770 panam.norte		Pasajeros	OPERATIVO	S.4.a	SI	TURISMO CIVIA S.A.C	1	201024278 C97966
LAMBAYEQUE	09/07/16	110456891	Transporte de Pasajeros	KM 02 ANT PAN. NOR		Mercancias	OPERATIVO	S.2.c	SI	SANCHEZ ALVARADO LUIS HERMES	1	101763546 D26753
AYACUCHI	12/07/16	110476687	Transporte de Pasajeros	AV. 28 DE JULIO CDRA. 13		Mercancias	OPERATIVO	S.4.a	SI	EMPRESA DE TRANSPORTES PALUMINO MANUEL	1	102619695 B1F956
LIMA	11/06/16	110525973	Transporte de Pasajeros	PANAM SUR KM 56		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	LUIS ANTONIO CRUZ PUMACAYO	2	44971499 A1P710
LIMA	13/06/16	110540694	Transporte de Pasajeros	NICOLAS AYLLON		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	CABANILLAS VALLADARES JUAN	2	15694105 CRA828
LIMA	13/06/16	110540683	Transporte de Pasajeros	NICOLAS AYLLON		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	RODOLFO PILAR CASTILLO GAIPRO	2	18801684 AF5593
LIMA	13/06/16	110540681	Transporte de Pasajeros	NICOLAS AYLLON		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	RUIZ ANDRES ANCHIVILCA RAMIREZ	2	09595883 B8K670
LIMA	13/06/16	110540690	Transporte de Pasajeros	NICOLAS AYLLON		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	LUCIANO INGA CHAVEZ	2	43710180 C90619
LIMA	13/06/16	110540673	Transporte de Pasajeros	NICOLAS AYLLON CDRA 11		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	ARMANDO JESUS WONG IBARRA	2	204314001 F75222
LIMA	27/05/16	110525039	Transporte de Pasajeros	AV NICOLAS AYLLON CDRA 13		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	RODOLFO PILAR CASTILLO GAIPRO	2	105109562 B3Z428
LIMA	27/05/16	110525039	Transporte de Pasajeros	AV NICOLAS AYLLON CDRA 13		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	CESAR RULLAMABLE FLORES	2	200090894 CF2527
LAMBAYEQUE	29/06/16	110456539	Transporte de Pasajeros	FABRICA DE HIELO		Pasajeros	OPERATIVO	S.2.a	SI	EMPRESA DE TRANSPORTES CHICLAYO S.A.	1	201036264 B26953
PIURA	29/06/16	110464396	Transporte de Pasajeros	PEAJE BAYOVAR PIURA KM 5		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	MONTALVO RUFASTO ROSANNA	2	41913767 T10669
LIMA	27/05/16	110540683	Transporte de Pasajeros	AV NICOLAS AYLLON CDRA 13		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	ANTONIO TORRES ALVARADO	2	41529214 AV7029
LIMA	30/05/16	110513282	Transporte de Pasajeros	PANAMERICANA SUR KM 11		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	DEZA FERNANDEZ EDER	2	45073767 AHU625
LIMA	27/05/16	110524996	Transporte de Pasajeros	PANAM SUR KM 06		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	CAMARENA APOLINARIO RODOLFO CONSTANTINO	2	19949007 AA0275
LIMA	30/05/16	110513283	Transporte de Pasajeros	PANAMERICANA SUR KM 11		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	CENTURION SEMPERTEGUO HUGO JUNIOR	2	42626420 B0W055
JUNIN	01/07/16	110526403	Transporte de Pasajeros	HUACRAPUEQUILLO		Mercancias	OPERATIVO	S.2.c.42.1	SI	EMPRESA DE TRANSPORTES MEGABUS S.A.C.	1	205176845 D66975
LIMA	27/06/16	110540359	Transporte de Pasajeros	PANAMERICANA SUR KM 56		Mercancias	OPERATIVO	S.2.c	SI	LUNZIGA BARRIOS PERCY HERIBERTO	1	201297742 L1A888
PIURA	21/01/16	110399287	Transporte de Pasajeros	PEAJE BAYOVAR		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	SIXTO NEIRA ALVARADO	2	41310706 AF1627
MOQUEGUA	01/07/16	26991	Transporte Internacional	VIA INTEROCEANICA KM 28		Mercancias	OPERATIVO	AS_LB_S	SI	TRANS CHAVEZ S.R.L	6	62000927 246210
CUSCO	02/07/16	110456113	Transporte de Pasajeros	ORPEZA		Pasajeros	OPERATIVO	S.6.a	SI	CRISTINA DE GONGORA LAIME	1	24475844 X5F664
LIMA	31/07/16	110507427	Transporte de Pasajeros	TERMINAL ATOCONGO		Pasajeros	OPERATIVO	S.6.a	SI	EXPRESO SANCHEZ S.R.LTDA.	1	203360861 B3W916
LIMA	24/05/16	110524709	Transporte de Pasajeros	PANAMERICANA SUR PARAL		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	KRIZ SANDOVAL YELICA	2	44462644 AEP818
LIMA	01/06/16	110524773	Transporte de Pasajeros	PANAMERICANA SUR KM 56		Mercancias	OPERATIVO	F.1	SI	TRANSILVA S.A.	1	205075096 C89699
LIMA	02/06/16	110534697	Transporte de Pasajeros	JR. ANTONIO RAYMONDI 53		Pasajeros	OPERATIVO	C.4b.42.1	SI	EMPRESA DE TRANSPORTES ARZAPALO S.R.L.	1	201304151 B4W966
LIMA	01/06/16	110534425	Transporte de Pasajeros	PANAMERICANA SUR KM 5		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	CINDORA ORBEGOZO LIDIA JUSTA	2	205143233 AC1226
LIMA	24/05/16	110524706	Transporte de Pasajeros	PARADERO 6 PANAMERICANA SUR		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	RUBIO ARAUJO ALEXANDER	2	43518350 AS1522
LIMA	24/05/16	110524707	Transporte de Pasajeros	PANAMERICANA SUR PARAL		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	TRANSILVA S.A.	1	205075096 C89699
LIMA	24/05/16	110524708	Transporte de Pasajeros	PANAMERICANA SUR PARAL		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	JOSE SANTOS TOCAS IDROGO	2	275774604 F4D198
LIMA	24/05/16	110524710	Transporte de Pasajeros	ONAMERICANA SUR PARAL		Pasajeros	OPERATIVO	F.1	SI	SAVEDRA SANTOS JENNY PAOLA	2	

Anexo 4

Base Datos De Accidentes de Tránsito con daños personales de vehículos de servicio de transporte terrestre.

ANO	MES	FECHA	DIA	DIAMES	HORA	Num Dias	CONVERSOR HORAS	STD MODAL	ZONA	REGION	LUGAR	KM	EMPRESAS DE TRANSPORTE	FALL	HER	Afectados	GRAVEDAD
2014	ENE	1/01/2014	4	01/01	11:40	1	11	DESPISTE	NORTE	LA LIBERTAD	C. PANAMERICANA NORTE	601.7	TURISMO RODRIGUEZ VILCHEZ SAC.;	0	21	21	Grave
2014	ENE	2/01/2014	5	02/01	20:25	2	20	CHOQUE	CENTRO	LA LIBERTAD	C. PANAMERICANA NORTE	729	EMPRESA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS BAYOS EXPRESS S.A.C.; TRANSPORTES Y SERVICIOS	0	9	9	Grave
2014	ENE	4/01/2014	7	04/01	06:00	4	6	DESPISTE	NORTE	LA LIBERTAD	C. PANAMERICANA NORTE	688	TRANSPORTES Y TURISMO INTERNACIONAL CARLOS S.A.C.;	0	3	3	Leve
2014	ENE	4/01/2014	7	04/01	14:40	4	14	DESPISTE	NORTE	LA LIBERTAD	CP. SIERRA LIBERTENA	43	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS GENERALES TOURS PERLA DEL ANDES S.A.C.;	0	11	11	Grave
2014	ENE	6/01/2014	2	06/01	11:45	6	11	CHOQUE	CENTRO	UIMA	C. PANAMERICANA SUR	92	JULSA ANGELES TOURS S.A.C.; ROAS CORAL CLARISA SINFOROSA.;	0	3	3	Leve
2014	ENE	8/01/2014	4	08/01	00:50	8	0	ATROPELLO	SUR	CUSCO	C. LONGITUDINAL DE LA SIERRA SUR	1013	TURISMO INTERNACIONAL MORI S.R.LTDA.;	1	0	1	Muy grave
2014	ENE	8/01/2014	4	08/01	07:20	8	7	DESPISTE	NORTE	SAN MARTIN	C. FERNANDO BELAUINDE TERRY	607	ESTRELLA POLAR S.A.C.;	2	7	7	Muy grave
2014	ENE	8/01/2014	4	08/01	08:45	8	8	CHOQUE	CENTRO	ANCASH	C. PANAMERICANA NORTE	268	GRUPO OSTOLAZA S.A.C. - GOST S.A.C.; TRANSPORTES RODRIGO CARRANZA S.A.C.; NYRSTAR	1	3	4	Muy grave
2014	ENE	9/01/2014	5	09/01	01:00	9	1	CHOQUE	NORTE	LAMBAYEQUE	C. PANAMERICANA NORTE	1076	EXPRESO INTERNACIONAL VIRGEN DE CHAPI E.I.R.L.; BUSTAMANTE TINEDO, MARIBURGELA LUC	1	0	1	Muy grave
2014	ENE	10/01/2014	6	10/01	18:40	10	18	CHOQUE	CENTRO	UIMA	C. PANAMERICANA SUR	79	EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HERMANOS S.C.R.LTDA.; CASTAÑEDA EVA ELY PIENO.;	0	1	1	Leve
2014	ENE	11/01/2014	7	11/01	12:30	11	12	CHOQUE	SUR	AREQUIPA	C. PANAMERICANA SUR	978	EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HERMANOS S.C.R.LTDA.; RODRIGUEZ JUSTO TANIA PAME	2	6	8	Muy grave
2014	ENE	13/01/2014	2	13/01	00:35	13	0	CHOQUE	NORTE	LAMBAYEQUE	C. PANAMERICANA NORTE	776	EMPRESA DE TRANSPORTES AVE FENIX S.A.C.; RODAS RAMIREZ ELGAR.;	5	5	10	Muy grave
2014	ENE	13/01/2014	2	13/01	17:00	13	17	CHOQUE	SUR	APURIMAC	C. NAZCA - PUNO - CHALHUANCA - AB	308.34	EMPRESA DE TRANSPORTES Y TURISMO ECOTUR S.A.C.; CMR CONSULTORES Y EJECUTORES E	0	44	44	Grave
2014	ENE	16/01/2014	5	16/01	09:20	16	9	CHOQUE	SUR	AREQUIPA	C. AREQUIPA - PUNO	64	RIDOS APAZA MARTIN; EXPRESO INTERNACIONAL ORMEÑO S.R.LTDA.;	0	2	2	Leve
2014	ENE	18/01/2014	7	18/01	09:30	18	2	CHOQUE	CENTRO	ANCASH	C. PANAMERICANA SUR	350.4	TURISMO ERICK EL ROJO S.A.; ENRIQUE MAXIMO VILLANUEVA GUERRERO.;	3	17	20	Muy grave
2014	ENE	18/01/2014	7	18/01	16:00	18	16	ATROPELLO	CENTRO	UIMA	C. PANAMERICANA SUR	136	SONZ S.A.;	1	0	1	Muy grave
2014	ENE	18/01/2014	7	18/01	17:30	18	17	CHOQUE	CENTRO	UIMA	C. CENTRAL UIMA - LA OROYA	93	SURE; PONCE ORLANDO; EMPRESA DE TRANSPORTES EL SOL S.A.;	0	5	5	Leve
2014	ENE	18/01/2014	7	18/01	18:18	18	18	CHOQUE	CENTRO	UIMA	C. PANAMERICANA NORTE	41	LEVANO ZARATE MARIA ANTONIA; BANCO FINANCIERO DEL PERU.;	0	1	1	Leve
2014	ENE	21/01/2014	3	21/01	16:55	21	16	CHOQUE	CENTRO	UIMA	C. PANAMERICANA NORTE	131	TRANSPORTES CRUZ DEL SUR S.A.C.; SIN DATOS.;	1	0	1	Muy grave
2014	ENE	22/01/2014	4	22/01	01:20	22	1	ATROPELLO	CENTRO	ANCASH	C. PANAMERICANA NORTE	417.8	TURISMO INTERNACIONAL MORI S.R.LTDA.;	1	0	1	Muy grave
2014	ENE	22/01/2014	4	22/01	02:00	22	2	ATROPELLO	NORTE	CAJAMARCA	CP. CAJAMARCA	55.8	EMPRESA DE TRANSPORTES HORNIA E HIJOS S.R.LTDA.;	1	0	1	Muy grave
2014	ENE	23/01/2014	5	23/01	01:05	23	1	DESPISTE	SUR	AREQUIPA	C. PANAMERICANA SUR	860	TRANSPORTES JACANBUS S.A.C.;	5	28	33	Muy grave
2014	ENE	23/01/2014	5	23/01	04:20	23	2	CHOQUE	CENTRO	CUSCO	C. LONGITUDINAL DE LA SIERRA SUR	296	TURISMO INTERNACIONAL MORI S.R.LTDA.; EMPRESA NACIONAL DE COCA S.A.;	1	0	1	Muy grave
2014	ENE	25/01/2014	7	25/01	15:30	25	15	CHOQUE	CENTRO	HUANCAVELICA	C. CENTRAL ACOTAMBO - PAMPAS	29.5	EMPRESA DE TRANSPORTES TICLLAS S.A.C.; TI CORPORATION LEVISA S.R.LTDA.;	0	3	3	Leve
2014	ENE	26/01/2014	1	26/01	23:55	26	23	CHOQUE	NORTE	LA LIBERTAD	C. PANAMERICANA NORTE	695.1	INTERNACIONAL DE TRANSPORTE TURISTICO Y SERVICIOS S.R.LTDA.; ROMERO TERRONES, SE	1	1	2	Muy grave
2014	ENE	27/01/2014	2	27/01	06:00	27	6	CHOQUE	CENTRO	HUANUCO	C. CENTRAL HUANUCO - TINGO MARIA	423.5	EMPRESA DE TRANSPORTES Y REPRESENTACIONES TURISMO CENTRAL S.A.; LORENZO SOTO N	0	16	16	Grave
2014	ENE	28/01/2014	3	28/01	05:35	28	5	CHOQUE	SUR	ICA	C. PANAMERICANA SUR	290	EMPRESA DE TRANSPORTES PERU BUS S.A.; SIN DATOS.;	0	1	1	Leve
2014	ENE	31/01/2014	6	31/01	04:33	31	4	CHOQUE	CENTRO	UIMA	C. PANAMERICANA SUR	132	EMPRESA DE TRANSPORTES EXPRESO HUAMANGA S.A.C.; HUAMAN ESPINOZA NILTON.;	1	18	19	Muy grave
2014	FEB	3/02/2014	6	31/01	06:30	31	6	VOLCADURA	CENTRO	ANCASH	VIA PUENTE HUANCACHIRI - SIHUAS - HU	88	ARENAS MARCOS LUZ KARINA.;	1	18	18	Grave
2014	FEB	2/02/2014	5	02/02	02:45	7	2	CHOQUE	CENTRO	JUNIN	C. CENTRAL UIMA - LA OROYA	155	EMPRESA DE TRANSPORTES HUANUCO EMPRESA INDIVIDUAL DE RESPONSABILIDAD LIMITA	0	3	3	Leve
2014	FEB	3/02/2014	2	03/02	04:55	3	4	DESPISTE	CENTRO	AYACUCHO	CP. PUCUJO - ANDAMARCA	33	EMPRESA DE TRANSPORTES EXPRESO LA PERLA DEL SUR S.R.LTDA.;	7	35	42	Muy grave
2014	FEB	3/02/2014	2	03/02	13:20	3	13	CHOQUE	SUR	ICA	C. PANAMERICANA NORTE	201	TRANSPORTES CRUZ DEL SUR S.A.C.; SILVERA VASQUEZ, AMAN ANTONIO.;	0	1	1	Leve
2014	FEB	4/02/2014	3	04/02	01:35	4	1	CHOQUE	SUR	ICA	C. PANAMERICANA SUR	233	EXPRESO SANCHEZ S.R.LTDA.; MI BANCO - BANCO DE LA MICROEMPRESA SA.; TRANS BRAND	1	0	1	Leve
2014	FEB	4/02/2014	3	04/02	04:30	4	4	ATROPELLO	CENTRO	UIMA	C. PANAMERICANA NORTE	317.2	EMPRESA DE TRANSPORTES CRUZ DEL NORTE S.A.C.;	1	0	1	Muy grave
2014	FEB	4/02/2014	3	04/02	09:00	4	9	VOLCADURA	NORTE	PIURA	C. PIURA - CHULIUNCAS	227.2	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS ORVAL BIRU.;	0	5	5	Leve
2014	FEB	5/02/2014	4	05/02	14:30	5	14	CHOQUE	NORTE	AMAZONAS	C. FERNANDO BELAUINDE TERRY	252	MOVIL TOURS S.A.; CENTRO DE ESTUDIOS SOCIALES SOLIDARIDAD.;	1	1	2	Muy grave
2014	FEB	7/02/2014	6	07/02	03:45	7	3	CHOQUE	CENTRO	JUNIN	C. CENTRAL UIMA - LA OROYA	110	TURISMO INTERNACIONAL MORI S.R.LTDA.; N.N.;	0	13	13	Grave
2014	FEB	9/02/2014	1	09/02	12:30	9	12	CHOQUE	CENTRO	JUNIN	C. CENTRAL Tarma - LA MERCED	88.5	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO SELVA S.A.C.; EMPRESA DE TRANSPORTES JUNIN S.R.LT	0	3	3	Leve
2014	FEB	9/02/2014	1	09/02	12:30	9	12	CHOQUE	CENTRO	JUNIN	C. CENTRAL Tarma - LA MERCED	88.5	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO SELVA S.A.C.; EMPRESA DE TRANSPORTES JUNIN S.R.LT	0	3	3	Leve
2014	FEB	10/02/2014	2	10/02	01:20	10	1	CHOQUE	CENTRO	ANCASH	C. PANAMERICANA NORTE	443.5	CORPORACION SUPER LATINO SA.; GUTIERREZ VEGA HERNAN.;	0	1	1	Leve
2014	FEB	11/02/2014	3	11/02	01:30	11	1	DESPISTE	CENTRO	HUANCAVELICA	VIA LOS LIBERTADORES	153.5	EXPRESO LOS LIBERTADORES S.A.;	0	3	3	Leve
2014	FEB	11/02/2014	3	11/02	01:45	11	1	VOLCADURA	CENTRO	HUANUCO	C. LONGITUDINAL DE LA SIERRA SUR	185.95	BELLA DURMIENTE DE TINGO MARIA S.A.C.;	0	0	0	Leve
2014	FEB	11/02/2014	3	11/02	07:25	11	7	CHOQUE	NORTE	LA LIBERTAD	C. PANAMERICANA NORTE	500	EMPRESA DE TRANSPORTES Y SERVICIOS TURISTICOS PUR PUR SAC.; SIN DATOS.;	0	5	5	Leve
2014	FEB	13/02/2014	5	13/02	03:30	13	10	DESPISTE	CENTRO	ANCASH	CP. POMAICHA - LIMBELIN	110	EMPRESA DE TRANSPORTES SANDOLFI S.R.LTDA.;	0	13	13	Grave
2014	FEB	15/02/2014	7	15/02	06:00	15	6	CHOQUE	SUR	ICA	C. PANAMERICANA SUR	137	TRANSPORTE CUEVA SOCIEDAD ANONIMA CERRADA; CHINO CHINO, CESAR.;	2	0	2	Muy grave
2014	FEB	15/02/2014	7	15/02	09:40	15	9	ATROPELLO	SUR	ICA	C. PANAMERICANA SUR	221	EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HERMANOS S.C.R.LTDA.;	1	0	1	Muy grave
2014	FEB	15/02/2014	7	15/02	23:30	15	23	CHOQUE	CENTRO	ANCASH	C. PANAMERICANA NORTE	382	TRANSPORTES ANITA E.I.R.L.; TOLENTINO MEJIA, JUANA ANISITA.;	0	3	3	Leve
2014	FEB	16/02/2014	1	16/02	05:30	16	5	DESPISTE	CENTRO	HUANCAVELICA	VIA LOS LIBERTADORES	177.7	EXPRESO MOLINA UNION S.A.C.;	2	15	17	Muy grave
2014	FEB	16/02/2014	1	16/02	20:00	16	20	CHOQUE	NORTE	LA LIBERTAD	C. PANAMERICANA NORTE	588	EMPRESA DE TRANSPORTES HERMANOS ALONSO S.A.C.; TRANSPORTES BERRIOS S.A.C.;	0	2	2	Leve
2014	FEB	17/02/2014	2	17/02	05:10	17	5	DESPISTE	CENTRO	ANCASH	CP. PATIVILCA - HUARAZ	445	EXPRESO RODRIGUEZ S.A.C.;	0	15	15	Grave
2014	FEB	17/02/2014	2	17/02	17:40	17	17	DESPISTE	CENTRO	ANCASH	CP. PATIVILCA - HUARAZ	123.5	MOVIL TOURS S.A.;	0	2	2	Leve
2014	FEB	19/02/2014	4	19/02	14:15	19	14	ATRAS	CENTRO	UIMA	C. CENTRAL UIMA - LA OROYA	58.7	INVERSIONES CARGO SANTA ANA S.A.C.;	1	2	3	Muy grave
2014	FEB	19/02/2014	4	19/02	16:50	19	16	ATROPELLO	SUR	PUNO	C. LONGITUDINAL DE LA SIERRA SUR	1232.3	EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HERMANOS S.C.R.LTDA.;	1	0	1	Muy grave
2014	FEB	21/02/2014	6	21/02	08:10	21	8	DESPISTE	NORTE	LA LIBERTAD	C. PANAMERICANA NORTE	669.5	TURISMO TITANI S.A.;	0	40	40	Grave
2014	FEB	22/02/2014	7	22/02	00:30	22	0	DESPISTE	NORTE	SAN MARTIN	C. FERNANDO BELAUINDE TERRY	388.1	TRANSPORTES GENERALES SIERRA NORTE S.A.C.;	0	12	12	Grave
2014	FEB	22/02/2014	7	22/02	01:46	22	1	DESPISTE	NORTE	LA LIBERTAD	C. PANAMERICANA NORTE	500	EMPRESA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS Y CARGA CAWASSA S.A.C.;	0	15	15	Grave
2014	FEB	23/02/2014	1	23/02	09:50	23	9	CHOQUE	NORTE	LA LIBERTAD	C. PANAMERICANA NORTE	10.3	EMPRESA DE TRANSPORTES EXPRESO LIBADOT SAC.;	0	2	2	Leve
2014	FEB	24/02/2014	2	24/02	03:50	24	3	DESPISTE	NORTE	LA LIBERTAD	C. PANAMERICANA NORTE	678	TURISMO CIVIA S.A.;	0	1	1	Leve
2014	FEB	24/02/2014	2	24/02	07:45	24	7	DESPISTE	NORTE	LA LIBERTAD	C. PANAMERICANA NORTE	601	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO SRL.;	0	17	17	Grave
2014	FEB	24/02/2014	2	24/02	21:50	24	21	CHOQUE	NORTE	LA LIBERTAD	C. PANAMERICANA NORTE	554.5	EMPRESA DE TRANSPORTES DIFERENCIAL ASOCIADOS S.A.; SIN DATOS.;	0	10	10	Grave
2014	FEB	27/02/2014	5	27/02	05:40	27	5	CHOQUE	CENTRO	ANCASH	C. PANAMERICANA NORTE	381.3	EMPRESA DE TRANSPORTES DIFERENCIAL ASOCIADOS S.A.; MEDRANO OSORIO, JESUS SAMUE	0	2	2	Leve
2014	FEB	28/02/2014	6	28/02	03:00	28	3	CHOQUE	SUR	AREQUIPA	CP. AREQUIPA	40	JULSA ANGELES TOURS S.A.C.; CHACON DELGADO WILBER LEON.;	0	1	1	Leve
2014	MAR	2/03/2014	1	02/03	00:45	2	0	CHOQUE	SUR	MOQUEGUA	C. PANAMERICANA NORTE	1160	TRANSPORTES CROMOTES SAC. VEH. CHILENO.;	4	2	6	Muy grave
2014	MAR	4/03/2014	3	04/03	06:00	4	3	DESPISTE	CENTRO	JUNIN	C. CENTRAL UIMA - LA OROYA	168	EMPRESA DE TRANSPORTES EXPRESO INTERNACIONAL SELVIDA.;	0	10	10	Grave
2014	MAR	5/03/2014	4	05/03	05:												

Anexo 5

TABLA DE INFRACCIONES Y SANCIONES

a) Infracciones contra la Formalización del Transporte

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medida Preventivas aplicables según corresponda
F.1	INFRACCION DE QUIEN REALIZA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE SIN AUTORIZACION, CON RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DEL VEHÍCULO: Prestar el servicio de transporte de personas, de mercancías o mixto, sin contar con autorización otorgada por la autoridad competente o una modalidad o ámbito diferente al autorizado.	Muy grave	Multa de 1 UIT	Retención de la licencia de conducir. Internamiento del vehículo.
F.2	INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: Permitir la utilización o utilizar, intencionalmente, los vehículos destinados a la prestación del servicio, en acciones de bloqueo, interrupción u otras que impidan el libre tránsito por las calles, carreteras, puentes, vías férreas y otras vías públicas terrestres.	Muy grave	Inhabilitación por un (1) año para prestar el servicio de transporte	<u>En forma sucesiva:</u> Remoción del vehículo. Internamiento del Vehículo
F.3	INFRACCION DEL CONDUCTOR: Participar como conductor de vehículos que sean utilizados en acciones de bloqueo, interrupción u otras que impidan el libre tránsito por las calles, carreteras, puentes, vías férreas y otras vías públicas terrestres.	Muy Grave	Suspensión por noventa (90) días de la habilitación para conducir vehículos del servicio de transporte	<u>Al conductor:</u> Retención de licencia de conducir.
F.4	INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: Obstruir la labor de fiscalización en cualesquiera de los siguientes casos: a) Negarse a entregar la información o documentación correspondiente al vehículo, a su habilitación como conductor, al servicio que presta o actividad de transporte que realiza, al ser requerido para ello. b) Brindar intencionalmente información no conforme, a la autoridad competente, durante la fiscalización con el propósito de hacerla incurrir en	Muy Grave	<u>Al transportista:</u> Suspensión por noventa (90) días de la autorización para prestar servicio en la ruta o rutas en que ocurrió la infracción; o en el servicio tratándose del transporte de mercancías <u>Al conductor:</u>	

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medida Preventivas aplicables según corresponda
	error respecto de la autorización para prestar el servicio, de la habilitación del vehículo o la del conductor. c) Incurrir en actos de simulación, suplantación u otras conductas destinadas a hacer incurrir en error a la autoridad competente respecto de la autorización para prestar el servicio, o respecto de la habilitación del vehículo o la del conductor.		Suspensión por noventa (90) días de La habilitación para conducir vehículos del servicio de transporte.	
F.5	INFRACCION DEL GENERADOR DE CARGA: a) Contratar el servicio de transporte con un transportista que no se encuentra autorizado, o cuya autorización es para realizar servicio de transporte privado de mercancías. b) Permitir o utilizar la vía pública como lugar habitual o constante para la carga y/o descarga de mercancías. c) Exigir que el transportista cuente con la autorización especial de la autoridad vial que corresponda cuando transporte bienes cuyas dimensiones o peso superen los máximos establecidos por el RNV.	Grave	Multa de 0.5 de la UIT	
F.6	INFRACCION DEL CONDUCTOR: Obstruir la labor de fiscalización en cualesquiera de los siguientes casos: a) Negarse a entregar la información o documentación correspondiente al vehículo, a su habilitación como conductor, al servicio que presta o actividad de transporte que realiza, al ser requerido para ello. b) Brindar información no conforme, a la autoridad competente, durante la fiscalización con el propósito de hacerla incurrir en error respecto de la autorización para prestar el servicio, de la habilitación del vehículo o la del conductor. c) Realizar maniobras evasivas con el vehículo para evitar la fiscalización d) Incurrir en actos de simulación, suplantación u otras conductas destinadas a hacer incurrir en error a la autoridad competente respecto de la autorización para prestar el servicio, o respecto de la habilitación del vehículo o la del conductor.	Muy Grave	Suspensión de la licencia de conducir por noventa (90) días calendario. Multa de 0.5 UIT.	Retención de la Licencia de Conducir.
F.7	INFRACCIÓN DEL CONDUCTOR Atentar contra la integridad física del inspector durante la realización de sus funciones.	Muy grave	Cancelación de la Licencia de Conducir e inhabilitación definitiva para obtener nueva licencia. Multa de 0.5 UIT.	Retención de la licencia de conducir.

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medida Preventivas aplicables según corresponda
F.8	<p>INFRACCIÓN DEL TRANSPORTISTA:</p> <p>Presta el servicio circulando, interrumpiendo y/o impidiendo el tránsito, en situaciones de desastre natural o emergencia, incumpliendo las disposiciones que establezca la autoridad competente para la restricción de acceso a las vías.</p>	Muy grave	<p>Inhabilitación por dos años del vehículo para ser utilizado en la prestación del servicio de transporte terrestre.</p> <p>Para el caso del conductor aplicará lo dispuesto en el Código M.41 del Anexo I del Reglamento Nacional de Tránsito- Código de Tránsito.</p>	Remoción del vehículo

b) Infracciones contra la seguridad en el servicio de transporte

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medida Preventivas aplicables según corresponda
S.1	<p>INFRACCION DEL TRANSPORTISTA:</p> <p>Utilizar conductores que:</p> <p>a) No tenga(n) licencia de conducir. b) Cuya licencia no se encuentra vigente. c) Cuya licencia de conducir no corresponde a la clase y categoría requerida por las características del vehículo y del servicio a prestar.</p>	Muy grave	Multa de 0.5 de la UIT	<p><u>En forma sucesiva:</u></p> <p>Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo.</p>
S.2	<p>INFRACCION DEL TRANSPORTISTA:</p> <p>Utilizar vehículos que no cuenten con alguno o cualquiera de los elementos de seguridad y emergencia, siguientes:</p> <p>a) Extintores de fuego de conformidad con lo establecido en el Reglamento. b) Conos o triángulos de seguridad. c) Botiquín equipado para brindar primeros auxilios.</p>	Leve	Multa de 0.05 de la UIT	<p><u>En forma sucesiva:</u></p> <p>Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo.</p>
S.3	<p>INFRACCION DEL TRANSPORTISTA:</p> <p>Utilizar vehículos que:</p> <p>a) No cuenten con las láminas retrorreflectivas. b) No cuenten con parachoques delantero o posterior. c) No cuenten con el dispositivo antiempotramiento exigido por el RNV, en el transporte de mercancías. d) No cuenten con el número mínimo de luces exigidas por el RNV.</p>	Muy Grave	Multa de 0.5 de la UIT	<p>En forma sucesiva:</p> <p>Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo.</p> <p>En el caso de los supuestos f) y g) procederá además: S u s p e n s i ó n</p>

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medida Preventivas aplicables según corresponda
	<p>e) No cuenten con vidrio parabrisas delantero o éste se encuentre trizado en forma de telaraña, de tal manera que impida la visibilidad del conductor.</p> <p>f) No cuenten con el limitador de velocidad y/o éste no se encuentre programado de acuerdo a lo dispuesto en el presente Reglamento, cuando éste es exigible.</p> <p>g) No cuenten con dispositivo registrador de eventos y ocurrencias ó sistema sustitutorio en perfecto estado de funcionamiento.</p> <p>h) Correspondan a las categorías M o N con neumáticos que no cumplen lo dispuesto por el RNV.</p>			precautoria de la habilitación vehicular.
S.4	<p>INFRACCION DEL TRANSPORTISTA:</p> <p>Utilizar vehículos en los que:</p> <p>a) Alguna de las luces exigidas por el RNV no funcione.</p> <p>b) Las láminas retrorreflectivas no cumplan lo dispuesto por el RNV.</p> <p>c) Los neumáticos no cumplen lo dispuesto por el RNV (aplicable sólo para vehículos de la categoría O).</p>	Muy Grave	Multa de 0.05 de la UIT	<p><u>En forma sucesiva:</u></p> <p>Interrupción de viaje.</p> <p>Retención del vehículo.</p> <p>Internamiento del vehículo.</p>
S.5	<p>INFRACCION DEL TRANSPORTISTA:</p> <p>Permitir que:</p> <p>a) Se transporte usuarios que excedan el número de asientos indicado por el fabricante del vehículo, con excepción del transporte provincial regular de personas que se realice en vehículos diseñados para el transporte de usuarios de pie.</p> <p>b) Se transporte mercancías sin estibarlas, atarlas o protegerlas con los elementos necesarios para evitar que se desplacen o caigan del vehículo.</p>	Muy Grave	Multa de 0.5 de la UIT	<p><u>En forma sucesiva:</u></p> <p>Interrupción de viaje.</p> <p>Retención del vehículo.</p> <p>Internamiento del vehículo.</p>
	<p>c) Se transporte usuarios que excedan al número establecido, conforme lo establece el presente Reglamento.</p>	Grave	Multa de 0.1 de la UIT	<p><u>En forma sucesiva:</u></p> <p>Interrupción de viaje.</p> <p>Retención del vehículo.</p> <p>Internamiento del Vehículo.</p>
	<p>d) Se preste el servicio de transporte terrestre regular y especial de personas de ámbito nacional y regional, sin contar con los asientos del vehículo fijados rígidamente a la estructura del vehículo.</p>	Grave	Multa de 0.1 de la UIT	<p><u>Al vehículo:</u></p> <p>Interrupción de viaje.</p> <p>Retención del vehículo.</p> <p>Internamiento del vehículo.</p>
S.6	<p>INFRACCION DEL TRANSPORTISTA:</p>	Grave	Multa de 0.1 de la UIT	<p><u>En forma sucesiva:</u></p> <p>Interrupción de viaje.</p> <p>Retención del vehículo.</p>

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medida Preventivas aplicables según corresponda
	<p>a) Se permita el viaje de menores de más de cinco años en el mismo asiento que un adulto.</p> <p>b) Los conductores que realicen el servicio sobrepasen el límite de edad máximo establecido en el presente Reglamento.</p>			<p>Internamiento del vehículo.</p> <p>En el caso del supuesto a) no procederá la medida preventiva.</p>
S.7	<p>INFRACCION DEL CONDUCTOR</p> <p>Transportar a sabiendas, productos explosivos, inflamables corrosivos, venenosos o similares, en un vehículo destinado al servicio de transporte de personas.</p>	Muy grave	Suspensión por noventa (90) días de la habilitación para conducir vehículos del servicio de transporte	<p><u>Al vehículo:</u> Interrupción de Viaje.</p> <p><u>Al conductor:</u> Retención de licencia de conducir</p>
S.8	<p>INFRACCION DEL CONDUCTOR:</p> <p>Realizar la conducción de un vehículo de transporte con licencia de conducir:</p> <p>a) Que se encuentre vencida. b) Que se encuentre retenida, suspendida o cancelada. c) Que no corresponda a la clase y categoría requerida por la naturaleza y características del servicio.</p>	Muy grave	Multa de 0.5 de la UIT	<p><u>En forma sucesiva al vehículo:</u> Interrupción del viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo.</p> <p><u>Al conductor:</u> Retención de la licencia de conducir.</p>
S.9	<p>INFRACCION DEL GENERADOR DE CARGA</p> <p>No verificar, adoptar y/o ver que el transportista adopte las medidas necesarias la correcta estiba de las mercancías para evitar que se desplace o caiga del vehículo.</p>	Muy grave	Multa de 0.5 de la UIT	
S.10	<p>INFRACCION DEL TRANSPORTISTA:</p> <p>Ubicar paquetes, equipajes, bultos, encomiendas u otros en el pasadizo del salón del vehículo.</p>	Grave	Multa de 1.1 de la UIT	<p><u>En forma sucesiva:</u> Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo.</p>

c) Infracciones a la Información o Documentación

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medida Preventivas aplicables según corresponda
I.1	<p>INFRACCION DEL CONDUCTOR:</p> <p>No portar durante la prestación del servicio de transporte, según corresponda:</p> <p>a) El manifiesto de usuarios o el de pasajeros, en el transporte de personas, cuando éstos no sean electrónicos. b) La hoja de ruta manual o electrónica, según corresponda. c) En el servicio de transporte de mercancías, la guía de remisión del transportista y, de ser el caso, el manifiesto de carga. d) El documento de habilitación del vehículo. e) El Certificado de ITV. f) El Certificado del Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito o CAT cuando corresponda.</p>	Grave	Multa de 0.1 de la UIT	<p><u>En forma sucesiva:</u> Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo.</p> <p>En el caso del supuesto e) y f) no procederá la medida preventiva si se comprueba por otros medios que el vehículo cuenta con Certificado de ITV, el Certificado del Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito o CAT cuando corresponda.</p>
I.2	<p>INFRACCION DEL TRANSPORTISTA:</p> <p>a) No exhibir en cada vehículo habilitado al servicio de transporte público de personas, la modalidad del servicio, según corresponda, la razón social y el nombre comercial si lo tuviera. b) En el servicio de transporte provincial de personas, no colocar en lugar visible para el usuario, la información sobre las tarifas vigentes y la ruta autorizada.</p>	Grave	Multa de 0.1 de la UIT	<p><u>En forma sucesiva:</u> Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo.</p>
I.3	<p>INFRACCION DEL TRANSPORTISTA:</p> <p>a) Realizar enmendaduras o anotaciones que modifiquen o invaliden la información contenida en la hoja de ruta o el manifiesto de usuarios o de pasajeros, con el propósito de hacer incurrir en error a la autoridad. b) No cumplir con llenar la información necesaria en la hoja de ruta o el manifiesto de usuarios o de pasajeros, cuando corresponda, conforme a lo establecido en el presente Reglamento y normas complementarias. c) Prestar el servicio de transporte especial de personas en la modalidad de transporte turístico, sin tener o no contener la información requerida en la hoja de ruta por el presente Reglamento.</p>	Muy Grave	Multa de 0.5 de la UIT	<p><u>En forma sucesiva:</u> Interrupción de viaje. Retención del vehículo. Internamiento del vehículo.</p> <p>En el caso de los supuestos a) y b) no procederá la medida preventiva.</p>

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medidas Preventivas aplicables según corresponda
	d) No tener o no llenar la información de los usuarios en el servicio de transporte turístico.			
1.4	INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: No proporcionar instrucciones al conductor respecto de las obligaciones que deben ser observadas durante la prestación del servicio de transporte.	Leve	Multa de 0.05 de la UIT	
1.5	INFRACCION DEL GENERADOR DE CARGA: a) No entregar al transportista autorizado las mercancías debidamente rotuladas y embaladas, encajonadas, enfardadas, en barricas o en contenedores, conforme a las exigencias de su naturaleza, con excepción de las cargas líquidas y a granel. b) No identificar al destinatario e indicar el domicilio de éste. c) No declarar verazmente, en los documentos del transporte, la identificación y contenido de las mercancías embaladas, encajonadas, enfardadas, en barricas o en contenedores y, de ser el caso, las condiciones para su manejo, así como toda otra información de su responsabilidad que deba constar en los indicados documentos.	Grave	Multa de 0.1 de la UIT	
1.6	INFRACCION DEL TRANSPORTISTA: En el servicio de transporte de personas, no exhibir en lugar visible del salón del vehículo un cartel o aviso, legible para los usuarios, que contenga la información prevista en el presente Reglamento.	Leve	Multa de 0.05 de la UIT	
1.7	INFRACCION DEL CONDUCTOR a) Impedir que la autoridad competente la Policía Nacional del Perú deje alguna constancia en la hoja de ruta. b) Realizar enmendaduras o anotaciones que modifiquen o invaliden la información contenida en la hoja de ruta o el manifiesto de usuarios o de pasajeros, con el propósito de hacer incurrir en error a la autoridad. c) No cumplir con llenar la información necesaria en la hoja de ruta o el manifiesto de usuarios o de pasajeros, cuando corresponda, conforme a lo establecido en el presente Reglamento y las normas complementarias. d) No comunicar a la empresa, la relación de los usuarios que se embarquen en terminales terrestres y/o estaciones de ruta.	Grave	Multa de 0.1 de la UIT	Retención de Licencia de Conducir para los supuestos a) y b)
1.8	INFRACCIÓN DEL TRANSPORTISTA	Muy grave	Multa de 0.5 UIT.	

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medida Preventivas aplicables según corresponda
	No informar por escrito a la autoridad competente, dentro de las cuarenta y ocho (48) horas de producidos, los accidentes de tránsito con daños personales ocurridos durante la operación del servicio.			
I.9	INFRACCIÓN DEL TRANSPORTISTA: a) Que la tripulación, antes de iniciar el servicio, no brinde información conforme a lo señalado en el numeral 42.1.14 del artículo 42 del presente reglamento.	Grave	Multa de 0.1 de la UIT por cada viaje en el que se detecte la infracción.	

d) Infracciones relacionadas con la infraestructura complementaria de transporte

Código	Infracción	Calificación	Consecuencia	Medida Preventivas aplicables según correspondencia
T.1	a) Permitir el comercio ambulatorio de productos dentro de la infraestructura, en las áreas de embarque y desembarque de usuarios. b) Permitir que los transportistas utilicen artefactos que emitan sonidos que perturben la tranquilidad de los usuarios y/o de los vecinos de la infraestructura mientras hacen uso de la infraestructura. c) Permitir que el transportista o terceros oferten los servicios de transporte dentro de la infraestructura, incumpliendo lo que dispone el reglamento interno, directivas o normas de uso de la infraestructura.	Grave	Multa de 0.1 de la UIT	
T.2	Modificar las características o condiciones de operación de la infraestructura complementaria, sin contar con la autorización de la autoridad competente.	Muy Grave	Multa de 0.5 de la UIT	
T.3	Operar una infraestructura complementaria sin contar con el respectivo Certificado de Habilitación Técnica.	Muy Grave	Multa de 0.5 de la UIT	Clausura temporal de la infraestructura.
T.4	Proporcionar a la autoridad competente información que no se ajusta a la verdad, con el propósito de simular el cumplimiento de las condiciones de acceso y permanencia.	Muy Grave	Multa de 0.5 de la UIT	

Anexo 6

ARTÍCULO CIENTÍFICO

1. TÍTULO

Fiscalización al servicio de transporte según tamaño de las empresas en la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016.

2. AUTOR (A, ES, AS)

Nombre: Nalvarte Balmaceda Marcos Christian

Correo electrónico: christiannalvarte@gmail.com

Código alumno: 6000136832.

3. RESUMEN

Fiscalización del servicio de transporte según tamaño de las empresas en la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016, es un trabajo de investigación que tuvo como objetivo general conocer cuál es la tendencia de la fiscalización del servicio de transporte terrestre de pasajeros en la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016. Metodológicamente es una investigación de tipo descriptiva comparativa de diseño no experimental y de corte longitudinal.

La investigación se trabajó con una muestra censal de estudio de las 58 empresas de servicio de transporte terrestre de personas que desarrollan servicio entre Lima y Huancayo, categorizadas de acuerdo a su flota vehicular en empresas pequeñas, medianas y grandes. Se utilizó la técnica de análisis documental digital y físico de las bases de datos y registros de información.

Entre los principales resultados se encontró que el mayor porcentaje de las infracciones encontradas como producto de la fiscalización del servicio, es muy grave, sin embargo, los accidentes en los que se encuentran involucradas son el 48% leve. Las empresas categorizadas grandes tienen menor incidencia de contravenciones a la norma, en comparación con las empresas de transporte medianas y pequeñas, lo cual se traduce en una tendencia de accidentes de tránsito leves de las primeras, frente a la tendencia de accidentes de tránsito graves y muy graves de las segundas, que registran una incidencia mucho mayor. Asimismo, las infracciones que representan condiciones de riesgo en la ejecución del servicio, son más relevantes en las empresas pequeñas y medianas.

4. PALABRAS CLAVE

Fiscalización, supervisión, control, infracción, accidente, servicio de transporte.

5. ABSTRACT

Inspection of the transport service according to the size of the companies in the Lima-Huancayo route in the period 2014-2016, is a research work that had as general objective to know what is the trend of the control of the ground transportation service of passengers in the Route Lima-Huancayo in the period 2014-2016. Methodologically it is a comparative descriptive research of non-experimental design and longitudinal cut.

The investigation was worked with a census sample of study of the 58 companies of service of land transport of people who develop service between Lima and Huancayo, categorized according to their vehicle fleet in small, medium and large companies. We used the technique of digital and physical document analysis of databases and information records.

Among the main results it was found that the highest percentage of infractions resulting from the inspection of the service is very serious, however, the accidents in which they are involved are 48% mild. Larger categorized companies have a lower incidence of contravention of the standard compared to medium- and small-sized transport companies, which translates into a trend of minor traffic accidents, compared to the trend of serious traffic accidents and Very serious of the second ones, that register a much greater incidence. Also, infractions that represent risk conditions in the execution of the service, are more relevant in small and medium enterprises.

6. KEYWORDS

Supervision, control, infringement, accident, transport service

7. INTRODUCCIÓN

El presente estudio está referido a la actividad de fiscalización del servicio de transporte terrestre de personas, ubicado dentro de la línea de investigación de Gestión Administrativa. Reviste importancia académica, toda vez que se constituye en uno de los primeros estudios relacionados a la fiscalización del transporte terrestre en el Perú, los tipos de fiscalización ejecutados actualmente, sus formas de abordar y conceptualizarlo, modos de operación, primeros resultados y propuestas que podrían servir para gestionar a partir de ellos, nuevas estrategias de fiscalización que contribuyan en la mitigación de los accidentes de tránsito en las carreteras.

El estudio planteó conocer la tendencia de la fiscalización del servicio de transporte, en base a dos dimensiones que puedan dar respuesta a nuestra interrogante: la medición de las infracciones

impuestas a las empresas de transporte terrestre de personas según el tamaño de estas: grandes, medianas y pequeñas, que desarrollan el servicio de transporte en la ruta Lima-Huancayo a través de la Carretera Central, código PE-22; y en base a la medición de la tendencia de los accidentes de tránsito de estos mismos grupos de empresas en el periodo 2014 a 2016. Se analizó las infracciones y accidentes de tránsito con daños personales de las 58 empresas de transporte segmentadas por tamaño, identificando las tendencias, encontrando que en todas las empresas de transporte las infracciones se están incrementando, pero en las empresas de transporte grandes no se traduce en accidentes de tránsito, frente a lo que se ha observado en las empresas pequeñas, donde sí se ha observado este problema.

El estudio permitirá contribuir como sustento a las propuestas normativas que se planteen para mejorar tecnológicamente los controles en la fiscalización del servicio de transporte, con el objetivo de minimizar los niveles de contravención a la norma por parte de los agentes de transporte, conllevando a la reducción y/o mitigación de la ocurrencia de accidentes de tránsito en carretera, y por consiguiente, con la minimización de los accidentes de tránsito que puedan ocurrir durante la ejecución del servicio de transporte, riesgo inherente al desarrollo de dicha actividad, evitando los altos costos al estado que conlleva este tipo de flagelos en la sociedad.

8. METODOLOGÍA

Es una investigación de tipo descriptiva comparativa de diseño no experimental y de corte longitudinal, pues se analiza a la misma población en el periodo 2014-2016. Se trabajó con una muestra censal de estudio de las 58 empresas de servicio de transporte terrestre de personas que desarrollan servicio entre Lima y Huancayo, categorizadas de acuerdo a su flota vehicular en empresas pequeñas, medianas y grandes. Se utilizó la técnica de análisis documental digital y físico, utilizando como instrumento las bases de datos y registros de información, recabados del Ministerio de Transportes y Comunicaciones y de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías.

9. RESULTADOS

Actualmente la fiscalización de los servicios de transporte de personas desarrollado en la ruta Lima-Huancayo es ejecutado en forma permanente en dos puntos fijos, el punto de control de Corcona y en el Terminal de Yerbateros, y operativos inopinados en cualquier punto de la carretera. Los niveles de fiscalización dan cuenta de una mayor incidencia de detección de contravenciones a la norma en las empresas de transporte categorizadas como medianas (entre 6 y 10 unidades de flota vehicular habilitada) y pequeñas (entre 1 y 5 unidades habilitadas), siendo las de tamaño grande (más de 10 unidades de flota vehicular habilitada), las que registran menor incidencia en la detección de faltas y participación en accidentes de tránsito. Queda en el tintero para futuros análisis, estudiar los aspectos intervinientes en los componentes de la ejecución del

servicio, por ejemplo, las condiciones laborales de los conductores de cada categoría de empresa, sus niveles remunerativos, planes de incentivos, programas de capacitación, entre otras variables.

La comisión de infracciones en las empresas de transporte grandes según el análisis realizado, mostró que en el periodo acumulado 2014-2016, el 87% de ellas, están concertadas en solo 5 faltas relacionadas al mal funcionamiento de las luces, láminas retrorreflectivas no estándares, neumáticos fuera de especificaciones (falta S.4), a la existencia de enmendaduras en la hora de ruta electrónica o manifiesto de usuarios (falta I.3), o conductores que impiden el trabajo de la policía, o no comunican a la empresa la relación de usuarios embarcados en los terminales o estaciones de ruta (falta I.7), o por no contar con conos, extintores o botiquín (falta S.2), y, por no portar durante la prestación del servicio de transporte de pasajeros: el manifiesto de usuarios, la hoja de ruta, certificado de inspección técnica vehicular, seguro obligatorio de accidentes de tránsito (falta I.1). La tendencia incremental se registra solo en las faltas de código S.4 (13% a 40%), I.1 (3% a 11%), S.1 (0% a 5%), e I.6 y F.1 (0% a 1%), siendo las principales y materia de un mayor análisis para futuros estudios, las faltas S.4 e I.1. El análisis de la tendencia mostró que las infracciones con mayor tendencia incremental en el periodo 2014-2016 fueron la S.4 (de 13% a 40%), I.1 (de 3% a 11%) y S.1 (de 0% a 5%).

En las empresas de transporte medianas se observó que el 79% de las infracciones aplicadas, se concentraron en faltas relacionadas al mal funcionamiento de las luces, láminas retrorreflectivas no estándares, neumáticos fuera de especificaciones (falta S.4), o por no contar con conos, extintores o botiquín (falta S.2), a la existencia de enmendaduras en la hora de ruta electrónica o manifiesto de usuarios (falta I.3), o no comunican a la empresa la relación de usuarios embarcados en los terminales o estaciones de ruta (falta I.7), y por no contar con las láminas retrorreflectivas, con parachoques delantero o posterior, no cuentan con el número mínimo de luces exigidas por el RNV, sin parabrisas o trizado, entre otras (S.3). En relación a la tendencia de la composición porcentual de las faltas en este tipo de empresas, se ha identificado que las que tienen tendencia incremental son: S.4 (12% a 37%), I.1 (4% a 9%), I.6 (2% a 4%) y S.1 (2% a 3%), siendo la principal y materia de un mayor análisis para futuros estudios, las faltas S.4. El análisis de la tendencia mostró que las infracciones con mayor tendencia incremental en el periodo 2014-2016 fueron la S.4 (de 12% a 37%), I.1 (de 4% a 9%) y S.1 (de 2% a 3%).

En las empresas de transporte pequeñas, las infracciones que registraron el 80% de faltas, se concentraron también en faltas relacionadas al mal funcionamiento de las luces, láminas retrorreflectivas no estándares, neumáticos fuera de especificaciones (falta S.4), o por no contar con conos, extintores o botiquín (falta S.2), a la existencia de enmendaduras en la hora de ruta electrónica o manifiesto de usuarios (falta I.3), o por no portar durante la prestación del servicio de transporte de pasajeros: el manifiesto de usuarios, la hoja de ruta, certificado de inspección técnica vehicular, seguro obligatorio de accidentes de tránsito (falta I.1), o no comunican a la empresa la relación de usuarios embarcados en los terminales o estaciones de ruta (falta I.7). El análisis de la

tendencia mostró que las infracciones con mayor tendencia incremental en el periodo 2014-2016 fueron la S.4 (de 25% a 33%), I.1 (de 5% a 12%) y S.1 (de 2% a 4%).

Las empresas de transporte grandes registraron solo tres siniestros en el año 2014, en el cual el 67% (02 accidentes) fueron leves (con 5 o menos heridos) y el 33% (01 accidente) fue grave (más de 5 heridos). En el año 2015 y 2016, este grupo de empresas no registra accidentes de tránsito, mostrando un comportamiento empresarial y/o conducta de los conductores bastante responsable.

En relación a las empresas de transporte medianas en análisis, se ha observado que el 46% de los accidentes de tránsito de estas empresas, fueron graves, y el 41% fueron muy graves en el periodo 2014-2016; observándose, asimismo, que la incidencia de accidentes de tránsito leves se encuentra con tendencia decreciente, por el contrario, y los graves y muy graves, tienen pendientes de incremento (de 43% a 49%, y de 34% a 46%, respectivamente).

Los accidentes de tránsito ocurridos a las empresas de transporte pequeñas, se observó que el 47% de los accidentes de tránsito de las empresas que desarrollaron el servicio de transporte en la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016, fueron graves, y el 41% fueron muy graves. Estas proporciones son muy similares a las observadas en el análisis de las empresas de tamaño mediano. Respecto a composición porcentual en el periodo analizado, la incidencia de accidentes de tránsito leves se encuentra muy por debajo porcentualmente hablando, del registro de accidentes graves o muy graves. Los accidentes de tránsito categorizados como muy graves registran una preocupante tendencia estacionaria, y los accidentes graves, registraron un incremento de 4 puntos porcentuales en el periodo 2014 y 2016.

10.DISCUSIÓN

Conforme a lo determinado en el objetivo general, debíamos conocer cuál es la tendencia de la fiscalización del servicio de transporte de vehículos de transporte de personas en la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016. Pues bien, se ha observado que las acciones de fiscalización realizadas tuvieron carácter correctivo, cuando se detectó durante la ejecución del servicio de transporte, y de carácter preventivo cuando se realizó instantes previos a la partida del bus en el Terminal Terrestre Molina en Yerbateros.

Ambas estrategias de fiscalización apuntan a la minimización de los riesgos de accidentes de tránsito inherentes a la realización de la actividad de transporte terrestre, en cualquiera de sus ámbitos: urbano, regional o nacional. En esta línea de trabajo, la SUTRAN ha implementado equipos de fiscalización permanente en los terminales y el punto de control fijo, así como operativos de control inopinados, en distintos puntos kilométricos de la carretera, y de acuerdo a las coordinaciones con la Policía Nacional del Perú, toda vez, que como es sabido, los inspectores de transporte son permanentemente agredidos por transportistas que desarrollan actividades de transporte informal.

En la actualidad, en materia de fiscalización del servicio de transporte terrestre, el Decreto Supremo N°017-2009-MTC, está compuesto por 08 códigos de infracciones contra la formalización del transporte, 10 códigos de infracciones contra la seguridad en el servicio de transporte, 09 códigos contra la falta de información o documentación, y 04 infracciones relacionadas a la infraestructura complementaria de transporte.

La comisión en faltas a nivel de infracciones de los vehículos de transporte de personas en la ruta de Lima-Huancayo a través de la Carretera Central, mostraron una aparente falta de poder disuasivo en la imposición de estas que permita disminuir las contravenciones a la norma, concordando con la premisa planteada por Cisneros (2010), cuando afirma que no se podrá percibir mejorar en los temas viales, mientras la conducta ciudadana no cambie.

Se observó que la fiscalización realizada no frena o acaso minimiza la ocurrencia de accidentes de tránsito en las empresas medianas y pequeñas, sobre todo en estas últimas, donde es bien sabido que las condiciones laborales y/o procedimientos institucionales no se hallan formalizados al ciento por ciento. El análisis de la evolución de la detección de las infracciones a los vehículos de las empresas grandes en el periodo 2014-2016, muestran que la estrategia de fiscalización ha contribuido en la reducción de los accidentes de tránsito, y ha contribuido en la minimización de las consecuencias de daños personales. En el análisis realizado por Cisneros (2010), donde estudió la normativa de tránsito ecuatoriana, identificó la segmentación de las faltas en muy graves, graves y leves, las cuales estaban en relación directa con el potencial peligro que su realización provocaría contra los bienes jurídicos que la ley protege, determinando la multa correspondiente como un porcentaje del salario básico unificado de Ecuador (BRU), según su gravedad la gravedad de la misma. En ese sentido, se considera relevante la investigación de la autora, pues llega a la conclusión que, si el estado no trabaja en la conducta del ciudadano, no podrán percibirse mejoras al respecto, con lo cual el investigador del presente estudio concuerda totalmente. Asimismo, concluyó que estos cambios de actitudes del ciudadano, deben estar acompañados con las reformas de la Ley Orgánica de Transporte y Tránsito.

De otro lado, respecto a la falta de coherencia entre los niveles de fiscalización, y la tendencia de accidentes de tránsito observada en el presente estudio, guardar relación con las conclusiones expresadas por Diaz y otros (2014), en su investigación realizada en Colombia respecto al cumplimiento normativo de los conductores de ómnibus, en el entendido de que, este cumplimiento o no cumplimiento, nada tiene que ver con el horario de la fiscalización, la frecuencia, entre otros, sino que se trata de sólo tener la posibilidad de incumplir las normas, sobreentendiéndose de que, en la medida que tengamos mecanismos de supervisión y fiscalización más eficientes, menores serán las posibilidades para que se manifieste este comportamiento.

Respecto a la naturaleza de las infracciones impuestas a las contravenciones de la normativa de transporte terrestre, se ha percibido una falta de proporcionalidad de las sanciones pecuniarias

relacionadas a estas. Así lo hace notar Castañeda (2015) en la investigación en la ciudad de Babahoyo en el país de Ecuador, quien a partir del trabajo de campo tomando como instrumento la observación directa y una encuesta, y la aplicación de metodologías inductivas, deductivas y analíticas, descubrió que los jueces de tránsito no cuentan con herramientas legales que avalen la aplicación del principio de proporcionalidad para imponer la sanción a los conductores de vehículos que cometen contravenciones de tránsito. En esta misma línea de trabajo, Reyes y Andrade (2015), realizaron una investigación relacionada a las contravenciones muy graves de tránsito en relación con el principio constitucional de proporcionalidad de la pena, basándose en la observación de la realidad procesal penal y la ejecución de una encuesta, concluyendo también que existe una inadecuada formulación y clasificación por parte del legislador de las sanciones en las contravenciones de tránsito de primera clase, frente al delito, reflejándose en la inadecuada relación con la acción culpable del conductor, análisis que puede ser profundizado acá en el Perú, a partir de la presente investigación.

Finalmente, evaluando los resultados obtenidos, se observó que la fiscalización de las empresas de transporte denominadas grandes, registra menor cantidad de infracciones aplicadas debido a que el comportamiento empresarial y conducta y profesionalismo de los conductores registra estándares de calidad que están por encima del promedio del mercado. Esta ausencia parcial de la fiscalización no ha tenido efecto negativo en la ocurrencia de accidentes de tránsito de este tamaño de empresas. Respecto a las empresas medianas, se ha observado que la tendencia incremental de las infracciones graves podría estar propiciando la ocurrencia ascendente de accidentes muy graves, es decir, con presencia de personas fallecidas. En relación a las empresas de transporte denominadas pequeñas, que, aunque representan el 67% de las empresas que desarrollan el servicio en la ruta indicada, registran el 40% de la cantidad de vehículos habilitados. Esta particularidad motiva a que la fiscalización realizada a este tipo de empresas, sea similar a la efectuada en las empresas de tamaño mediano. Este tipo de empresas han registrado gran cantidad de accidentes de tránsito graves.

11. CONCLUSIONES

El análisis mostró que las infracciones de las empresas de transporte grandes, con mayor tendencia incremental en el periodo 2014-2016 fueron la S.4 (de 13% a 40%), I.1 (de 3% a 11%) y S.1 (de 0% a 5%).

El análisis mostró que las infracciones de las empresas de transporte medianas con mayor tendencia incremental en el periodo 2014-2016 fueron la S.4 (de 12% a 37%), I.1 (de 4% a 9%) y S.1 (de 2% a 3%).

El análisis mostró que las infracciones de las empresas de transporte pequeñas con mayor tendencia incremental en el periodo 2014-2016 fueron la S.4 (de 25% a 33%), I.1 (de 5% a 12%) y S.1 (de 2% a 4%).

Las tres categorías de empresas de transporte, registran como infracción recurrente la S.4 relacionada al mal funcionamiento de las luces, láminas retrorreflectivas no estándares, neumáticos fuera de especificaciones, cuya contravención representa un alto riesgo de ocurrencia de accidentes de tránsito; pero las empresas medianas y pequeñas registran también las faltas S.3 relacionada a ausencia de láminas retrorreflectivas, y S.1 relacionada a que los conductores no tienen la licencia de conducir correspondiente, y estas contravenciones multiplican los niveles de riesgo cuando se trata de empresas de constitución débil o deficiente.

Al constituir las empresas medianas y pequeñas el 83% de unidades circulantes en la ruta, y considerando las externalidades negativas como la congestión vehicular, informalidad, características de la vía (un solo carril a diferencia de las carreteras longitudinales) y factores relacionados, incrementa las probabilidades de riesgo de ocurrencia de accidentes de tránsito.

12.REFERENCIAS

- Aguirre, J (2014). *La Facultad de Fiscalización de la Administración Tributaria y su relación con la gestión del impuesto general a las ventas en las empresas constructoras de Lima Metropolitana*. (Tesis de grado). Lima. Universidad San Martín de Porres.
- Álvarez, J., y Cerna, M. (2013). *La formalización del microempresario de servicio público del transporte de pasajeros y su contribución en la dinamización de la economía en la provincia de Trujillo*. (Tesis de grado). La Libertad. Perú.
- Bonilla, H. (2006). *Análisis del Sistema de Transporte Público en la ciudad de Huancayo*. Junín: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Cámara, D (2010). *La responsabilidad administrativa del empresario en materia de prevención de riesgos laborales: estudio de las infracciones muy graves* (Tesis doctoral). España. Universidad de Murcia.
- Cardoza, M. (2016), *Accidentes de tránsito*. Colegio de abogados de Lima. Recuperado el 2 de mayo de 2017 de <http://www.cal.org.pe/pdf/diplomados/rnt02.pdf>.
- Castañeda, R. (2015). *Las sanciones en las contravenciones de tránsito vulneran el principio de proporcionalidad*. (Tesis de licenciatura). Recuperado el 5 de mayo de 2017 de <http://dspace.uniandes.edu.ec/handle/123456789/1534>.
- Cesán, V. (2012). *Análisis de los accidentes de tránsito en la Provincia de La Pampa en el periodo 2000-2004*. (Tesis de Maestría). Argentina: Universidad Nacional de Lanús.
- Cisneros, P. (2010). *Las Infracciones de tránsito en la Legislación Ecuatoriana*. Ecuador: Universidad de las Américas.
- Consejo Nacional de Seguridad Vial (2011), Plan Nacional de Seguridad Vial 2007-2011.
- Consejo Nacional de Seguridad vial (2005), Módulo del Curso de educación, seguridad vial, primeros auxilios y comportamiento del servicio. Lima-Perú.

- Chiossone, T. (1968). *Principios Generales para una Teoría de la Transgresión*. Caracas: Universidad de Venezuela.
- Delgado, J. (2013). *Mecanismos atribucionales y actitudes hacia la transgresión de las normas de tránsito en conductores de taxi en Lima Metropolitana*. (Tesis de Licenciatura). Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú
- Dextre, J. (2007), *El lenguaje vial. El lenguaje de la vida*. (Libro publicado por British Council Perú). Perú. Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Díaz, T (2014). *Verificación del cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los conductores de transporte público urbano en la ciudad de Cartagena, Colombia*. Revista Saber, Ciencia y Libertad. Recuperado el 10 de mayo de 2017 de <https://dialnet.unirioja.es/ descarga/articulo/5104981.pdf>
- Fernández, J (1993), *Norma Perversa: Hipótesis Teóricas*. Psicothema. Publicado el 04 de abril de 2017, desde <http://www.psicothema.com/psicothema.asp? id=1131>.
- Gonzales, J. y Ordoñez, J., (2014). *Estudio de los factores que intervienen en los accidentes de tránsito ocasionados por los buses de transporte público de pasajeros de tipo urbano en la ciudad de Cuenca y planteamiento de la propuesta para disminuirlos*. (Tesis de maestría) Cuenca, Ecuador: Universidad Politécnica Salesiana. Recuperada de <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/6633/1/UPS-CT003269.pdf>
- Hernández, R., Fernández, R., y Baptista L. (2010). *Metodología de la Investigación* (Quinta Edición). México D. F.: Mc Graw Hill.
- Instituto Nacional de Estadística y Censo de la Contraloría General de la República de Panamá (2017), *Conceptos y Definiciones relativos a accidentes de tránsito*. Recuperado de <https://www.contraloria.gob.pa/inec/archivos/P4361CONCEPTOS.pdf>.
- Kopits, E. y Cropper, M. (2003). *Traffic fatalities and economic growth*. Accident Analysis & Prevention. Washington DC: The World Bank, 169-178.
- Molero, J. (2015). *La responsabilidad extracontractual frente a las víctimas en accidentes de tránsito en la provincia de Cusco – 2014*. (Tesis de maestría, Universidad Andina Andrés Cáceres Velásquez). (Acceso el 7 de abril 2017).
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2014). *Anuario Estadístico 2014 MTC*. Recuperado de <https://www.mtc.gob.pe/estadisticas/publicaciones.html>
- Ministerio de Salud (2005) *Políticas Municipales para la Promoción de la Seguridad Vial*. Lima: CSP N° 18.
- Mockus, A. (2003). *Bogotá para vivir, 2001-2003*. Bogotá: Alcaldía Mayor de Bogotá. Recuperado de http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_2789.pdf
- Municipalidad Provincial de Huancayo (2016). *Página web institucional 2016*. Recuperado el 15 de mayo de 2017 de <http://www.munihuancayo.gob.pe/portal/upload/documentos/2016/raisa.pdf>
- Murillo, J. (2007). *El derecho de asilo y la protección de refugiados en el continente americano: contribuciones y desarrollos regionales. Curso de derecho internacional*. Obtenido el 01 de mayo de 2017 de http://www.oas.org/es/sla/ddi/docs/publicaciones_digital_xxxiv_curso_derecho_internacional_2007_juan_carlos_murillo_gonzalez.pdf

- Organización Mundial de la Salud (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Washington D.C. Recuperado el 08 de abril de 2017 de http://www.who.int/violence_injury_prevention/publication/road_traffic/world_report/summary_es.pdf
- Ortiz, J. (2015). *Investigación de Accidentes de Tránsito*. Lima: S.O.S Policía Nacional del Perú. Obtenido el 01 de mayo de 2017 de http://www.mpfm.gob.pe/escuela/contenido/actividades/docs/3970_exposicion_de_accidentes_de_transito_jose_ortiz.pdf.
- Páucar, A. (2013). *Criterios Jurídicos para la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito*. (Tesis de maestría, Universidad Nacional Mayor de San Marcos). (Acceso el 10 de abril 2017)
- Requejo, J. (2013). *Fortalecimiento del Sistema de Inspección del Trabajo en el Perú*. (Tesis de Maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú). (Acceso el 04 de abril de 2017).
- Reyes, L. y Andrade, G. (2015). *Las penas en las contravenciones muy graves de tránsito en relación con el principio constitucional de proporcionalidad de la pena (Tesis de maestría)*. Obtenido 01/05/2017 desde <http://dspace.uniandes.edu.ec/handle/123456789/1839>
- Rios J. (2016). *Prácticas de fiscalización de la DIAN en impuesto de renta para las personas naturales independientes. Falencias y estrategias de mejoramiento*. Colombia: Universidad de Antioquia.
- Sánchez, C y Reyes, C. (2009). *Elaboración y validación de una prueba de comprensión numérica para los alumnos del nivel primario (PCN-NEP) de instituciones educativas de Santiago de Surco (UGEL 07 Lima)*. Perú. Universidad Ricardo Palma.
- Ysla, A. (2015). *La fiscalización de transporte de pasajeros por carretera y su impacto en accidentes de tránsito en Perú 2008-2014*. Universidad Científica del Sur.

13.RECONOCIMIENTOS

Se agradece el apoyo y dedicación incesante de las profesoras Eliana Nuñez Castañeda y Lidia Neyra Huamaní en el desarrollo y consolidación de la presente investigación.

Anexo 7

DECLARACIÓN JURADA DECLARACIÓN JURADA DE AUTORÍA Y AUTORIZACIÓN PARA LA PUBLICACIÓN DEL ARTÍCULO CIENTÍFICO

Yo, Marcos Christian Nalvarte Balmaceda estudiante (), egresado (X), docente (), del Programa Maestría en Gestión Pública de la Escuela de Postgrado de la Universidad César Vallejo, identificado(a) con DNI 02896348 con el artículo titulado

“Fiscalización al servicio de transporte según tamaño de las empresas en la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016”

declaro bajo juramento que:

- 1) El artículo pertenece a mi autoría.
- 2) El artículo no ha sido plagiado ni total ni parcialmente.
- 3) El artículo no ha sido autoplagiado; es decir, no ha sido publicada ni presentada anteriormente para alguna revista.
- 4) De identificarse la falta de fraude (datos falsos), plagio (información sin citar a autores), autoplagio (presentar como nuevo algún trabajo de investigación propio que ya ha sido publicado), piratería (uso ilegal de información ajena) o falsificación (representar falsamente las ideas de otros), asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, sometiéndome a la normatividad vigente de la Universidad César Vallejo.
- 5) Si, el artículo fuese aprobado para su publicación en la Revista u otro documento de difusión, cedo mis derechos patrimoniales y autorizo a la Escuela de Postgrado, de la Universidad César Vallejo, la publicación y divulgación del documento en las condiciones, procedimientos y medios que disponga la Universidad.

Lima 27 de mayo de 2017

Marcos Christian Nalvarte Balmaceda