



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

**Funciones de la SUTRAN en el transporte informal de personas en
la ruta Huacho-Lima 2020.**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Abogado

AUTOR:

Oyola Cavero, Mario Miguel (ORCID: 0000-0003-1555-3049)

ASESOR:

Dra. Ordinola Quintana, Nuria Shirley (ORCID: 0000-0002-0086-5384)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Estudios sobre los actos del estado y su regulación entre actores interestatales y en
la relación publica privada.

LIMA - PERÚ

2020

Dedicatoria

Con amor a Dios, a mis padres y a mi
futura esposa

Agradecimiento

A mi novia por el apoyo incondicional durante todo el desarrollo de mi carrera universitaria y a la realización de esta tesis.

Índice de contenidos

Carátula.....	i
Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento.....	iii
Índice de contenidos.....	iv
ÍNDICE DE TABLAS.....	vi
Resumen.....	vii
Abstract.....	viii
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO.....	3
III. MARCO METODOLÓGICO.....	12
3.1 Diseño y tipo de investigación:.....	12
3.2 Categorías, Subcategorías y matriz de categorización apriorística.....	12
3.3 Escenario de estudio.....	14
3.4 Participantes.....	14
3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	14
3.6 Procedimiento.....	15
3.7 Rigor científico.....	15
3.8 Método de análisis de datos.....	16
3.9 Aspectos éticos.....	16
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	16
V. CONCLUSIONES.....	36

VI. RECOMENDACIONES	37
REFERENCIAS	38
ANEXOS	

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla N° 01 – Participantes.....	14
----------------------------------	----

Resumen

La SUTRAN representa una entidad reguladora y sancionadora del transporte en nuestro país, es así, que el objetivo principal fue determinar la relación entre las funciones de este ente y el transporte informal terrestre en la ruta Huacho – Lima, por lo que, se formuló como supuesto, que las funciones de la SUTRAN se relacionaban con el transporte informal, debido a que en relación de su función de fiscalización, control y sanción, esta repercute en la disminución del transporte informal de personas.

Además, la investigación presenta un diseño de teoría fundamentada, enfoque cualitativo, y nivel descriptivo, ya que tiene como propósito describir, detallar o dar a conocer el panorama de la situación las categorías de estudio; el cual permitirá demostrar la relación que existe entre ambas. Con relación al escenario de estudio, fue comprendido por la ruta Huacho – Lima, donde se tuvo como participantes para la recolección de información, a cinco inspectores de la SUTRAN, ya que son especialistas directamente relacionados con el tema. Recopilando información, mediando la aplicación de entrevistas y análisis de fuente documental.

Finalmente, se concluyó que las funciones de la SUTRAN influyen en el transporte informal de personas en la ruta Huacho – Lima. Debido a las constantes fiscalizaciones se promueve el ordenamiento hacia la formalización de los conductores, operadores e instituciones relacionadas con el sector.

Palabras claves: *Transporte, Informalidad, Sanción, Supervisión, Fiscalización.*

Abstract

SUTRAN represents a regulatory and sanctioning entity for transport in our country, thus, the main objective was to determine the relationship between the functions of this entity and informal land transport on the Huacho - Lima route, therefore, it was formulated as Of course, the functions of SUTRAN were related to informal transport, because in relation to its function of inspection, control and sanction, this has an impact on the reduction of informal transport of people.

In addition, the research presents a grounded theory design, qualitative approach, and descriptive level, since its purpose is to describe, detail or make known the panorama of the situation of the study categories; which will allow to demonstrate the relationship that exists between the two. Regarding the study scenario, it was understood by the Huacho - Lima route, where there were five SUTRAN inspectors as participants for the collection of information, since they are specialists directly related to the subject. Collecting information, mediating the application of interviews and documentary source analysis.

Finally, it was concluded that the functions of SUTRAN influence the informal transportation of people on the Huacho - Lima route. Due to the constant audits, the ordering towards the formalization of drivers, operators and institutions related to the sector is promoted.

Keywords: *Transportation, Informality, Sanction, Supervision, Inspection.*

I. INTRODUCCIÓN

El presente estudio de investigación da a conocer la relación que existe entre las funciones de la Superintendencia de Transporte Terrestre de personas, carga y mercancías, que en adelante será denominada SUTRAN, en el transporte informal en la ruta Huacho - Lima; ya que actualmente existen terminales formales e informales, donde la actividad de transporte terrestre de personas se da a diario hacia la ciudad de Lima, donde algunas empresas no cuentan con la autorización para ofrecer este servicio. Y es ahí, donde la SUTRAN, haciendo uso de sus funciones, ya que está facultada para normar, supervisar, fiscalizar, controlar y sancionar las actividades del transporte de personas, carga y mercancías en nuestro país, realiza operativos para fiscalizar y sancionar a vehículos informales que circulan de manera ilegal por la ruta Huacho – Lima, que van en contra de la ley y exponen la vida de los pasajeros. Por lo que, es necesaria la presencia constante de la autoridad para colaborar con la mejora de los servicios de transporte terrestre de personas, asimismo contribuir con la seguridad de los pasajeros, evitando accidentes.

Por otro lado, si bien el transporte de personas es importante para la economía. En la ciudad de Huacho, esto también representa desorden y la competencia desleal, accionar que causa un perjuicio a las empresas formales, por ejemplo, en la inversión de nuevos vehículos, o la edificación de nuevos terminales terrestres formales. Igualmente, aumenta el tráfico vehicular en la salida de la ciudad de Huacho y sobre todo el incremento de los accidentes en la ruta.

La presencia de la informalidad en nuestra ciudad, y en el país en general, se ve relacionada con el crecimiento de la población y las necesidades que demandan estas mismas, la búsqueda y creación de puestos de empleo, evadiendo las normativas vigentes que buscan fomentar la formalización y erradicar a informalidad.

Por ello, se planteó realizar este trabajo de investigación, con la finalidad de determinar la relación entre la función de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima durante el año 2020.

Por lo antes dicho, respecto a la **problemática general** surgió la siguiente pregunta ¿Las funciones de la SUTRAN se relacionan con el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima?, y este a su vez generó en la presente, la formulación de **problemas específicos**, de tal manera que surgen interrogantes,

como ¿De qué manera la función de supervisión de la SUTRAN influye con el transporte informal de las personas en la ruta Huacho – Lima, 2020?, ¿De qué manera la función de fiscalización de la SUTRAN influye con el transporte informal de personas en la ruta Huacho – Lima, 2020? Y ¿De qué manera la función de control de la SUTRAN influye con el transporte informal de las personas en la ruta Huacho – Lima, 2020?

Por consiguiente, se justifica esta investigación ya que la informalidad en el transporte de personas de la ruta Huacho-Lima es una problemática poco analizada, se tiene conocimiento que esto afecta de manera económica a las empresas de transporte formal que forman parte del mercado. Además, la presente investigación proporcionará información para conocimiento de las entidades fiscalizadoras como la SUTRAN, asimismo, a las empresas, ya que les facilitará la toma de decisiones en cuanto a la inversión al ingresar a esta ruta de transporte interprovincial, además, contribuye una importante fuente de información para los involucrados en la actividad y para futuras investigaciones. En cuanto al **objetivo general** del presente estudio se centró en determinar la relación entre las funciones de la SUTRAN y el transporte informal de personas en la ruta Huacho – Lima, 2020. Respecto a los objetivos específicos, se buscó como **primer objetivo específico**, determinar la relación entre la función de supervisión de la SUTRAN y el transporte informal de personas en la ruta Huacho – Lima, 2020. Como **segundo objetivo específico**, determinar la relación entre la función de fiscalización de la SUTRAN y el transporte informal de personas en la ruta Huacho – Lima, 2020. Y, por último, como **tercer objetivo específico**, determinar la relación entre la función de control y sanción de la SUTRAN y el transporte informal de personas en la ruta Huacho – Lima, 2020.

II. MARCO TEÓRICO

A **nivel internacional**, se ha podido ahondar la existencia de las siguientes investigaciones que tienen relación con el presente estudio:

Fiallos, N. (2018) en su investigación denominada “Informalidad del servicio de taxi en la ciudad de Guayaquil, 2014-2017”, presentado en la Universidad de Guayaquil, para obtener el grado de economista. Con la finalidad de estudiar el transporte informal mediante taxis en la ciudad de estudio, por lo que aplicó como métodos al análisis, síntesis, científico, inductivo-deductivo. Mediante la observación directa, indirecta y encuestas a choferes y dueños de taxis, así como a funcionarios municipales. Concluyendo que el 75% de los taxistas encuestados tienen conocimiento de las faltas que cometen. Asimismo, existe desconocimiento acerca de la Ley Orgánica de transporte. Sumándole a ello, los costos elevados que debería invertir un taxista para lograr ser formal, por lo que la mayoría opta por el camino más fácil.

García, M. & Varela, O. (2018) en su investigación titulada “Caracterización del transporte formal e informal como problemática de la movilidad en Santiago de Cali”, presentada en la Universidad de ICESI, para obtener el grado de economista. Con el fin de describir el transporte, tanto formal como informal, como parte del problema que origina la movilización en Santiago de Cali. Es por ello, la investigación fue de corte transversal, mediante encuestas a personas que brindan el servicio de transporte (formales e informales), además de las personas que hacen uso del servicio de transporte público. Finalmente, concluyendo que los ciudadanos emplean el servicio informal, debido a la pésima organización y/o funcionamiento del servicio formal, y expresan las deficiencias presentes en ambos tipos de servicios.

Por otro lado, Bravo, V. (2017) en su tesis titulada “Reforma al Art. 386 del COIP para combatir la informalidad, en especial a taxis no autorizados - informales”; presentada en la Universidad Autónoma Regional de los Andes Uniandes, Ecuador, para obtener el grado de Abogado. Teniendo como objetivo, plantear la modificación del artículo 386 del Código orgánico integral penal de Ecuador en relación a la consecuencia y el error que este puede generar. La metodología utilizada fue de modalidad mixta, es decir cuantitativa y cualitativa.

Además, fue una investigación de tipo descriptiva, correlacional. Como parte de las técnicas se empleó las encuestas y la observación científica. Por otro lado, el investigador concluyó que existe desinformación por parte de los choferes, con respecto a la ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad; asimismo el desconocimiento sobre la entidad competente para la regulación del transporte terrestre. Por otro lado, evidencia que el desempleo, inflación, migraciones y altas tasas para la obtención de los requisitos, son los causantes del aumento de taxis informales en la zona.

Valdes, D. (2014) en su tesis titulada “Piratas de Asfalto, una caracterización del transporte informal y sus formas de organización colectiva en Cali”; presentada en la Universidad del Valle, para obtener el grado de Socióloga. Con la finalidad de evidenciar el escenario de la informalidad en el transporte. Para lo que empleo, encuestas a conductores, revisión de fuentes documentales, y diario de campo. Para así concluir que una de las causantes del incremento de este problema es el mismo crecimiento de la ciudad, lo que genera un crecimiento urbano, y la rapidez que estos ofrecen, es lo que genera mayor demanda por parte de la población. De igual modo, hace hincapié en la importancia del sistema de transporte para ello, sin embargo, acota que, para subsistir el transporte informal, estos recurren a actos de negociación mediante corrupción con malos funcionarios.

Cusme, V. & Aguirre, A. (2011) en su tesis titulada “La informalidad del transporte terrestre y comercial (taxis) en el cantón La Libertad, conforme lo dispone la actual Ley de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial”; presentada en la Universidad Estatal Península de Santa Elena, para obtener el grado de Abogado. Teniendo como objetivo, elaborar un taller de capacitación sobre las normas legales promulgadas en la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial y otras normativas relacionadas con la materia, para que los taxistas informales puedan regular sus unidades, cumplir con la ley y crear una autoridad ambiental y de respeto mutuo. conductor de taxi. La metodología de investigación empleada fue mixta, en cuanto a las técnicas e instrumentos, se aplicó el método de observación, encuesta y entrevista. Finalmente, los investigadores concluyeron que existen sanciones ante el incumplimiento de las leyes, asimismo una necesidad por parte de los choferes para solicitar una justicia social ante actos de corrupción por parte de los policías

de tránsito. Por otro lado, identifico que existe una disconformidad entre los taxistas formales e informales, ya que los últimos se amparan en el derecho al trabajo según la constitución para el incumplimiento de sus acciones.

Para establecer mayor énfasis en la presente investigación, analizaremos las fuentes recolectadas a **nivel nacional**, las cuales son:

Quispe, (2019) en su tesis titulada “Análisis Descriptivo De La Informalidad En El Servicio Estándar De Transporte Interprovincial De Personas En La Ruta Arequipa-Puno, 2015-2018”, presentada en la Universidad Nacional de San Agustín De Arequipa, para la obtención del título de Economista. Teniendo como objetivo general, el analizar el transporte informal de personas del servicio estándar en la ruta Arequipa-Puno, 2015-2018. Empleando como metodología para medir la informalidad, información de campo y calculando la categoría del vehículo, M2 y M3 y, visibilizado, por medios tecnológicos como MTC, SUTRAN y SUNARP. En cuanto al instrumento, empleo la técnica de la Ficha de recolección de información que facilitó la recopilación de información de campo. Por otro lado, se llegó a la siguiente conclusión: Este estudio analiza y describe la informalidad en los servicios de transporte informal estándar. Luego de obtener los resultados durante una semana, se concluyó que aproximadamente un 65% representa la informalidad y el 35% representa la formalidad en el transporte terrestre de personas, durante el horario de 8:00 am a 17:00 horas. Además, incluye las marcas más utilizadas en este servicio de transporte terrestre interprovincial. Siendo estas marcas: el modelo Sprinter de Mercedes-Benz, el modelo Master de Renault, el modelo Crafter de Volkswagen y finalmente Hyundai Arequipa. -El modelo H350 en la ruta Arequipa - Puno.

Boyer, J. (2019), en su investigación denominada “El procedimiento administrativo sancionado y su influencia en la sanción no pecuniaria por infracciones de tránsito M2 en la ciudad de Chiclayo, 2018” presentada en la Universidad Señor de Sipán, para optar el grado de abogado. Con la finalidad de especificar la manera en que el procedimiento sancionador incide en la sanción no pecuniaria por infracción de tránsito M2. Por ello, desarrollo una investigación de tipo aplicada, enfoque mixto y diseño no experimental. Tomando en cuenta como participantes a especialistas administrativos del ámbito jurídico de las instituciones, en este caso, abogados civil y administrativo, funcionarios del área

de papeletas del municipio de la jurisdicción, policía de tránsito y especialistas de INDECOPI. La recolección de datos se dio mediante la encuesta, y análisis de datos. Por último, el autor concluyó que el procedimiento administrativo sancionador incide en la sanción no pecuniaria por infracción de tránsito, debido al desconocimiento de la normativa por parte de los actores, además de no cumplir con los plazos establecidos en esta.

Rupay, M. A. (2018) en su tesis titulada “Luchando contra la informalidad en el transporte terrestre de personas: el caso de coordinación de la sede desconcentrada Junín de la SUTRAN”; presentada en la Pontificia Universidad Católica del Perú, para optar el grado de Licenciada en Ciencia Política y Gobierno. Teniendo como objetivo, analizar el alto enforcement de la UD Junín en el enfrentamiento contra la informalidad en el TTP en el ámbito nacional. Asimismo, la investigación busca determinar que en el caso Junín existe una buena coordinación entre la SUTRAN y las demás instituciones competentes del sector. Teniendo como metodología, la investigación se realizó en base a data recolectada y nueve entrevistas a funcionarios públicos del sector transporte de Lima y Junín, a representantes de medios de prensa de la misma, así como, el equipo de la GAT de la SUTRAN. Por otro lado, la autora concluyó que el alto enforcement de la lucha contra la informalidad en el TTP en la región de Junín, se debe al buen desarrollo del modelo de gestión de coordinación que mantiene con la SUTRAN y las demás instituciones involucrada en el sector. Además, al comparar la UD de Junín con las demás del país, la investigadora considera que poseen recursos humanos y financieros similares. De igual modo, concluye que la coordinación es importante para resultados efectivos en la fiscalización que realiza la SUTRAN, ya que este factor es el que más resalta en la UD Junín.

Jara (2017), en su Informe de experiencia profesional denominado “Funciones desempeñadas en la SUTRAN de la región Lambayeque (2013 – 2016)” para la obtención del título de licenciado en administración, establece que, en Perú, el sector del transporte ha creado la mayor dependencia extranjera del petróleo y ha atado al país a combustibles fósiles limitados —escasos y costosos— y también ha causado contaminación, ruido e impacto visual y ocupación del espacio urbano que no se puede ignorar. El tráfico urbano en las ciudades peruanas, especialmente en Lima, es extremadamente caótico, lo que refleja un nivel intolerable de irregularidades y accidentes. La inseguridad y el

abuso que sufren los usuarios en las grandes ciudades del Perú es casi una vida normal. Falta de respeto por los peatones y ciclistas, dando la sensación de que el transporte privado es indudablemente dictatorial al transporte público.

Gaspar, T. (2015) en su informe de experiencia profesional titulado “La Supervisión, Fiscalización y Sanciones en temas de informalidad y accidentes de tránsito en la SUTRAN Huancayo”; presentada en la Universidad Nacional del Centro del Perú, para optar el grado de licencia en antropología. Teniendo como finalidad, demostrar su experiencia profesional en SUTRAN, en temas de supervisión, inspección y sanción en accidentes irregulares y de tránsito en el transporte de personas en relación con la normativa de transporte, establecido en el D.S 017-2009 MTC y las modificatorias en los Art. 111 y 112, correspondiente a la informalidad en el transporte terrestre de personas de en base a la experiencia de campo. Por otro lado, el autor concluyo que las acciones realizadas por la SUTRAN, de control y fiscalización, no pueden solucionar los problemas de accidentes de tránsito por si solos. Asimismo, su experiencia en este rubro le permitió identificar que existe una ausencia de cultura vial, debido al incumplimiento de las normas de tránsito, sumándole, la falta de respeto por parte de los conductores hacia los fiscalizadores. Además, menciona que existe un parque automotor en mal estado y obsoleto.

En tal sentido, ya identificada las categorías, que son las funciones de la SUTRAN en el transporte informal de personas, se formuló el objetivo general, siendo este, determinar la relación que existe entre las funciones que realiza la SUTRAN y el transporte informal de personas en la provincia de Huaura, distrito de Huacho. De modo similar, surgieron a la par los objetivos específicos, que son analizar cada una de las funciones de la SUTRAN y su relación con el transporte informal de personas en la ruta Huacho-Lima, 2020.

Ante las evidencias que se detalla en la metodología de la presente, se irán dilucidando mis hipótesis: Las funciones de la SUTRAN se relacionan con el transporte informal de personas en la provincia de Huaura, distrito de Huacho.

De igual manera podemos detallar brevemente cada una de las categorías establecidas en este informe.

Según la SUTRAN (2012) en su informe de la Memoria Institucional,

menciona que durante el año 2006 se estableció un plan de tolerancia cero, creado mediante el Decreto Supremo N° 035-2006-MTC, para fiscalizar el transporte de personas, cargas y mercancías en puntos de control instalados en diferentes lugares de la red vial nacional.

El plan original era que se encargaría de supervisar a Lima y provincias dentro del área de su jurisdicción, pero la mayoría de los gobiernos regionales no estaban listos para cumplir con esa función, por lo que solo instalaron seis puntos de control a nivel nacional.

Todo ello, y el gran número de transportistas informales que se estaban produciendo, ha llevado a la búsqueda de nuevas maneras de solucionar el problema. La respuesta alcanzada fue establecer una entidad dependiente del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, que en adelante será MTC, quien sería responsable en su totalidad de las fiscalizaciones del servicio de transporte terrestre de personas, cargas y mercancías a nivel nacional e internacional. Resultando de esta manera la SUTRAN, pasando a ser a nivel nacional, la autoridad estatal encargada de la inspección del transporte informal. Esta institución es un órgano dependiente del MTC y fue establecida de conformidad con la Ley N ° 29380 del 16 de junio de 2009.

Según se establece en el artículo 2 del título I: disposiciones generales de la referida ley que determina el ámbito de competencia de la SUTRAN, donde se le brinda la potestad sancionadora a esta entidad, en la cual se establece que, la SUTRAN es responsable de la normativa, supervisión, fiscalización, control y sanción a los conductores, agentes y operadores de los servicios de transporte terrestre nacional e internacional, así como a los operadores y titulares de infraestructura de transporte complementario.

Además, en el artículo 4 la Ley N° 29380 en referencia, en el inciso 2 se establece la facultad que tiene la institución, dentro las que destacan, además del mencionado anteriormente, la fiscalización y sanción a los que brindan el servicio de transporte a nivel nacional e internacional o a los que transitan por la red vial que está bajo su jurisdicción, sin tener la autorización o se encuentre sin vigencia; también se le establece la potestad sancionadora con relación a las materias especificadas en los literales a), b), c), d) e), f), g), h) e i) de la

señalada ley; por último, también en el inciso n) se determina como función a las demás acciones que estén vinculadas al objetivo de la SUTRAN y las que son delegadas según la ley.

Mediante la ley N ° 29380, además de su creación, se le otorga la potestad sancionadora a todo lo estipulado en el artículo 4 de esta misma ley. Y se da cumplimiento a lo establecido en la Ley N° 27444, donde determina que, el ejercicio de la potestad sancionadora les compete a las autoridades administrativas a quienes hayan sido expresamente atribuidas claramente mediante la ley o disposiciones reglamentarias, sin poder ser ejercido ni delegado a diferentes organismos. (artículo 247, 22 de enero)

También, de acuerdo con lo establecido en el RENAT, verifica y rectifica la circulación de vehículos en la red vial de su jurisdicción.

Finalmente, identifica y sanciona a los titulares de autorizaciones, prestadores de servicios complementarios, y concesionarios, entre otros relacionados con el transporte y tránsito terrestre. Al mismo tiempo, cabe señalar que, de acuerdo con la finalidad de la SUTRAN establecidos en su Ley de creación, el objetivo de esta entidad es regularizar el transporte terrestre y los servicios complementarios vinculados con el transporte, tanto a nivel nacional e internacional.

Cabe resaltar que, el presente estudio enfatizo la investigación en la labor de la SUTRAN en cuanto a la fiscalización al servicio informal a nivel nacional, centrándose específicamente en el distrito de Huacho.

Por otro lado, el transporte terrestre de personas conforme ha pasado el tiempo, ha sido beneficiado por las mejoras de las carreteras. Sin embargo, estos beneficios traen consigo un gran problema, debido al crecimiento de ingresos de vehículos de transporte interprovincial y la informalidad, por lo que el ingreso promedio de las empresas formales del sector es menor a los ingresos totales de una empresa eficiente. (Tokman, 2001) Este aumento de la oferta conduce a la estabilización de los precios de las tarifas y, por consiguiente, los problemas financieros para las empresas formales. Lo que genera que la disminución en su rentabilidad ocasione la reducción de sus gastos, como la renovación de su flota vehicular, y/o inversión en seguridad, entre otros (Kogan, 2004).

Se entiende que, el **transporte informal terrestre** se refiere a las actividades que evaden la normativa y regulaciones administrativas, estas actividades son puestas en práctica tanto por empresas formales como informales, trabajadores y todo el personal involucrado en el sector (Quispe, 2019).

Por otra parte, podemos tener la certeza de que el transporte informal, es un transporte regular interprovincial de pasajeros proporcionado por vehículos tipo M1 (automóvil), M2 (Minivan) y M3 (autobús), por sus características y las pocas condiciones de seguridad que brinda, no son autorizados por la autoridad competente.

Además, según Kanbur (2009) expone que se pueden identificar cuatro tipos de reacciones a las normativas, la primera, representa al grupo formal, que cumple con las regulaciones; la segunda, hace referencia al grupo que está dentro de la regulación, pero no la cumple; la tercera, al grupo que adapta la actividad para salir de la regulación; y, por último, está el grupo que podemos llamar, informales, ya que están fuera de la regulación desde un comienzo.

Según Rivera (2017), muchas personas que tienen la oportunidad de viajar con empresas de transporte interprovinciales notarán el alto grado de informalidad en este sector. Esta informalidad se manifiesta como desorden e inseguridad, pues cualquier tipo de vehículo puede ingresar a voluntad sin revisión técnica y operar en cualquier ruta, y no existe un requisito mínimo para la aplicabilidad de los servicios que brinda.

Dentro del sector de transporte informal de personas, se considera que optan por operar bajo la informalidad debido a la evasión de costosos procesos para un registro formal, los tramites con plazos que se alargan constantemente, entre otros motivos que en su totalidad están relacionado con la evasión de pagos que contribuyen con la mejora de la infraestructura pública.

Además, según el plan de acción de fiscalización de vehículos que prestan el servicio de transporte informal de personas (2011), nos indica que la fuente de la información sobre la informalidad se puede dar en distintos escenarios, como: por medio de quejas presentada por personas que aducen intereses legítimos, así como los que buscan defensa de intereses dispersos, pudiendo ser estas

quejas de manera verbal, escritas o vía electrónica, además debe ser verificada por la autoridad competente; también se puede dar conforme a la iniciativa de la autoridad competente o la agencia que está afiliada directamente; por último, por medio de una solicitud o comunicación de otra institución o entidades del ministerio u otro organismo estatal.

Además, en el mismo plan de acción mencionado anteriormente, que es guía para las fiscalizaciones e intervenciones realizadas, se establece algunas consideraciones previas al operativo, como identificar y ubicar las condiciones de la informalidad; además de realizar el plaqueo de las unidades todo el día, por cada hora; el uso de la matriz de datos como fuente de información; tener conocimiento acerca de los requerimientos principales que debe tener la matriz de datos, como son los datos del propietario, el SOAT, la constatación de la actividad económica que presenta en la SUNAT, autorizaciones necesarias, el certificado de inspección vehicular, además del claro conocimiento de las sanciones a las que se enfrentan los usuarios que infringe la ley; el uso de la matriz de faltas cometidas; la matriz de sanciones por cada autoridad, donde se identificarán las infracciones cometidas por el titular informal, y según el legislativo se consignan las sanciones e infracciones a detalle con la autoridad competente; y por último la identificación y demostración de la informalidad, que se da mediante el levantamiento de una acta de control, realizada por el inspector de SUTRAN.

III. MARCO METODOLOGICO

Toda investigación se sustenta en un marco metodológico, que básicamente corresponde a cómo se llevará a cabo la investigación, mostrando el tipo y diseño de la investigación, población, muestras, técnicas y herramientas de recolección de datos, confiabilidad, validez y técnicas de análisis de datos. (Finol y Camacho, 2008) Es así, que la investigación se empleó el enfoque cualitativo. Al respecto, Hernández, Fernández y Baptista (2014), indica que la investigación es cualitativa cuando se busca básicamente la expansión de la información y datos. Es decir, mediante este enfoque la investigación permitirá obtener información más profunda y amplia que nos permitirá interpretar y analizar diversas realidades subjetivas.

3.1 Diseño y tipo de investigación:

El tipo de la presente investigación es básica. Al respecto, Hernández, Fernández y Baptista (2014), ya que se busca generar conocimiento y teorías. Es decir, busca la ampliación del conocimiento para dar respuesta a preguntas o para que estos mismos sean aplicados en próximos estudios.

El diseño es de teoría fundamentada, puesto que se busca exponer teoría fundamentada en datos empíricos y se confiere a áreas específicas. (Hernández, Fernández y Baptista, 2014)

Además, es de alcance descriptivo, porque el objetivo es describir las características y atributos de la persona, grupo, comunidad, proceso, objeto o elemento bajo análisis. (Hernández, Fernández y Baptista, 2014) En relación al diseño de la investigación realizada, Niño (2011), indicó que, la investigación es descriptiva porque su intención es especificar en detalle o describir el entorno en el que se encuentra el objeto de la investigación; por ejemplo, descripciones de categorías, clases, partes o, si no, especificar cómo se relacionan entre sí para probar hipótesis.

3.2 Categorías, Subcategorías y matriz de categorización apriorística.

Es importante señalar que, en el enfoque cualitativo, las categorías representan la idea central de la investigación, es decir, un concepto específico, que se contextualiza junto con un segundo concepto o concepto separado, es decir, es

el punto de partida. Por tanto, las subcategorías ayudarán a definir los conceptos y categorías a estudiar, y su papel principal conducirá a la formación de la problemática general y específica. (Monje, 2011)

En relación a las categorías y subcategorías de la investigación se tuvo las siguientes, como **categoría uno**, a las funciones de la Sutran, que expresamente tiene la competencia para normar, fiscalizar y sancionar los servicios de transporte terrestre de personas, carga y mercancías en los ámbitos tanto nacionales como internacional, así como a los servicios complementarios y vinculados que ofrecen los agentes privados o públicos relacionados al sector. De igual manera, está encargada de supervisar el cumplimiento de la normativa vinculadas con el tránsito y el Reglamento nacional de Vehículos - Ley N° 29380. Respecto a las **subcategorías**, se establecieron las principales: la función de supervisión, fiscalización y control y sanción, que principalmente está dirigida está a los titulares, conductores de servicios de transporte terrestre y operadores de infraestructura complementaria, asimismo, al tránsito de vehículos en la red vial, a los titulares de autorizaciones, prestadores de servicios complementarios y concesionarios. Además, de la ubicación de avisos publicitarios en la red vial, y su potestad sancionadora en los temas ya mencionados dentro del ámbito que este bajo su jurisdicción.

Respecto a la **categoría dos**, se tuvo al transporte informal que se entiende como el traslado no autorizado, o que va en contra de la normativa legal, de personas a través de las vías terrestres. Además, manifiesta desorden e inseguridad, pues cualquier tipo de vehículo puede ingresar a voluntad sin revisión técnica y operar en cualquier ruta, y no existe un requisito mínimo para la aplicabilidad de los servicios que brinda (Rivera, 2017). Por consiguiente, las subcategorías son el plaqueo, que consiste en identificar, verificar y tomar nota de las placas de unidades que llevan a cabo el transporte informal terrestre de personas; y la aplicación del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, que en adelante será RENAT, legislativa que busca la regulación del servicio de transporte terrestre de personas y mercancías dentro del ámbito nacional.

3.3 Escenario de estudio

Se considera al lugar donde se puede obtener información relevante para la investigación y sobretodo ayude con los objetivos planteados. (Escudero & Cortes, 2018) Es por ello que, el escenario en cual se desarrolló el estudio está comprendido por la ruta Huacho – Lima, donde se encuentra mucha demanda en el transporte terrestre, y es así que se establecen paraderos informales ocasionando desorden y ciertos peligros.

3.4 Participantes

En este punto, se establece a detalle la categorización de sujetos especialistas en la materia de la investigación. Se detalla a continuación:

Tabla N° 01

ENTREVISTADO	OCUPACIÓN	DEPENDENCIA
Bonifaz Bonifaz, Walter Jorge	Inspector UD Lima - Huacho	SUTRAN
Ríos Bravo, Franklin	Inspector UD Lima - Huacho	SUTRAN
Díaz Ordoñez, Carlos	Inspector UD Lima - Huacho	SUTRAN
Serpa Bustamante, Guillermo	Inspector UD Lima - Huacho	SUTRAN
Marcos Llontop, Raúl	Jefe de grupo UD Lima - Huacho	SUTRAN

Fuente: Elaboración propia

3.5 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

La recolección de datos nos permite reunir y medir información con la finalidad de conseguir un panorama completo y preciso del tema, de manera que se logre sustentar y definir la investigación, (Gómez,2012) las técnicas a utilizar; siendo en este caso las entrevistas y análisis de documentos.

Entrevista: Es la herramienta principal, ya que nos permitirá obtener información importante que nos permitirá ampliar y aclarar sobre la finalidad del estudio. (Arias, 1991) Es así que, para la presente investigación se aborda una

serie de preguntas relacionadas con un tema específico y permite la recolección de información sumamente importante para definir los estándares establecidos en el marco de la encuesta.

Guía de entrevistas: conformada por un total de 7 preguntas para el entrevistado, las mismas que han sido elaboradas en relación con el problema general y específicos, una pregunta para el objetivo general, y dos preguntas para cada objetivo específico. Además, recalcar que las características de las interrogantes han sido objetivas, claras, abiertas y dirigibles.

Análisis de fuente documental: Brinda acceso a información recopilada de trabajos anteriores, libros, revistas nacionales o internacionales, de manera selectiva y sirve de soporte a este proyecto de investigación (Hernández, Fernández & Baptista, 2014).

Guía de análisis documental:

Figura la demostración de la técnica empleada para el análisis de fuente documental (Carrasco, 2010), para lo cual se trató el análisis de legislación nacional e internacional en relación al transporte informal y las funciones de la SUTRAN.

3.6 Procedimiento

Se aplicó la triangulación de métodos de recolección de datos, que como lo determina Fernández, Hernández y Baptista (2014), es conveniente tener diversas fuentes de información y métodos para la recolección de datos, para poseer información y datos más amplios y profundos, que vienen de distintas fuentes.

3.7 Rigor científico

Las investigaciones cualitativas involucran diferentes herramientas para asegurar la efectividad de la investigación. (Bernal, 2010) El rigor es importante, porque es la base de la investigación, se refiere a la existencia del orden de investigación y al alcance del sistema, la estructura de la investigación y conduce al resultado final de la investigación. Es así, que la investigación tiene rigor científico, debido a que todos los instrumentos utilizados fueron validados.

3.8 Método de análisis de datos

Aplicando el método de triangulación, se aplicó la combinación de diferentes métodos que nos ayuden a interpretar los resultados de la recolección, a fin de llegar a la teoría fundamentada correcta. (Gallardo,2017) Se aplicó el método sistemático, mediante las entrevistas realizadas a expertos, y la información obtenida fue interpretada en base a la información que se obtuvo por la aplicación de diversos instrumentos. Asimismo, el método analítico, porque los participantes desarrollaron un tema relacionado con la categoría principal a través de sus conocimientos profesionales y normativos. Además, el método inductivo, porque se empezó a desarrollar la investigación desde el aspecto teórico de las categorías hasta la opinión de los especialistas entrevistados. Por último, el método sintético, debido a que la información obtenida mediante la aplicación de los instrumentos paso por un filtro para recabar lo más relevante.

3.9 Aspectos éticos

Esta investigación es elaborada de acuerdo a los parámetros proporcionados por la Universidad del Cesar Vallejo, con información válida, legal y confiable, que es igual a la información analizada por el asesor; además, el desempeño de este trabajo es ético porque no infringe ninguna ley, buenas costumbres o norma.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Este capítulo está basado en resultados obtenidos en base a la recolección de datos mediante los instrumentos escogidos, es decir las entrevistas y análisis de fuentes bibliográficas, que cabe resaltar han sido validados por especialistas para garantizar la confiabilidad de estos mismos.

Es importante señalar que esta parte de la investigación representa la parte más importante, puesto que son la base de la sustentación del estudio con diferentes perspectivas de los participantes.

En este sentido, como ya se mencionó, se describirán los resultados obtenidos de la guía de entrevista especialmente dirigidas a inspectores y jefe de grupo de la SUTRAN UD Lima – Huacho, la descripción del inventario es la siguiente:

Inventario de resultados de la guía de entrevista

Objetivo General: Determinar la relación entre las funciones de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima 2020; respecto a este objetivo se planteó la siguiente pregunta:

1. ¿Dentro de sus funciones de fiscalización en los operativos, como cree Ud. que esto afecta al transporte informal de personas?

Bonifaz (2021), detalló que el ingreso del vehículo al depósito y la retención de la licencia de conducir afecta directamente al transporte informal, dado que existe una sanción pecuniaria, y está debe ser pagada para retirar el vehículo del depósito, y al ser una medida preventiva está permite persuadir a futuro al conductor, de cometer la misma infracción.

Díaz (2021), explicó que afecta en la disminución de este tipo de servicio de transporte, ya que se aplica las medidas preventivas de internamiento del vehículo o retiro de placas y retención de licencia de conducir, al mismo tiempo paralizan sus operaciones mientras se realizan estos operativos y así se cumple con la misión de disminuir cada día el transporte informal.

Ríos (2021), expresó que los operativos contra el transporte informal tanto como en carreteras y en los centros de embarques es un perjuicio económico para estos señores ya que dichos operativos causan que estos no brinden el servicio durante la presencia de la SUTRAN, lo que genera malestar para estos señores que de una u otra forma intentan sacarle la vuelta, esto causa que el servicio que realizan muchas veces no sean continuos.

Serpa (2021), manifestó que los operativos afectan directamente al transporte informal ya que en los instantes en que se realizan, los vehículos son retenidos y sancionados en las mismas circunstancias, también les perjudica porque los que no son intervenidos para sus actividades y eso es una afectación para ellos, ya que dejan de lucrar prácticamente con la vida y seguridad de las personas porque no tiene documentación en regla y ponen en riesgo a sus pasajeros.

Marcos (2021), declaro que la fiscalización es una tarea compleja que requiere de recursos, personal capacitado y no tiene por qué señalarse que afecta al transporte informal de pasajeros; se debe tomar en cuenta que las funciones de fiscalización de la SUTRAN, tienen como principal objetivo: el disminuir los riesgos de accidentes de tránsito en las carreteras y evitar

situaciones que pongan en peligro la vida de los pasajeros. Por ello, los operativos se realizan para fiscalizar y sancionar al transportista informal, quienes no cuentan con autorización del MTC para realizar este tipo de servicio y ponen en riesgo la integridad de los usuarios.

Objetivo Especifico 1: Determinar la relación entre la función de supervisión de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima 2020; en relación a este objetivo se plantearon las siguientes preguntas:

2. ¿Según sus conocimientos cuáles son los tipos de vehículo utilizados para realizar el transporte informal de personas?

Bonifaz (2021), expresó que los vehículos más comunes para este tipo de actividad informal son los vehículos categoría M1 tipos autos y M2 tipos minivan, cabe señalar que últimamente se ha venido interviniendo a camionetas de alta gama también realizando el servicio de transporte informal, haciendo un poco más difícil para la identificación del transporte informal porque antes no se veía que estos vehículos realizaran el transporte informal.

Díaz (2021), detallo que los vehículos que mayormente utilizan para realizar el transporte informal en esta ruta son los vehículo de categoría M1 y M2 como autos y minivan, en alguna oportunidad logro intervenir una camioneta 4x4 polarizada y con ayuda de la PNP identificaron al conductor y personas que iban a bordo dándose con la sorpresa que estaba prestando el servicio de transporte de personas sin contar con la autorización, hace hincapié en esto dado que es muy raro ver este tipo de vehículos de alta gama en realizar este servicio.

Por otro lado, Ríos (2021) manifestó que los vehículos que normalmente realizan este servicio son los M1 (Autos) y M2 (Combis), pero durante el tiempo también se detectó que realizan estos servicios camionetas modernas con lunas polarizadas, que muchas veces son pasadas desapercibidas por lo moderno que son estas y las lunas polarizadas que tienen, también combis y couster que tienen otro tipo de autorización realizan estos tipos de servicio realizando un servicio distinto a lo que se le autoriza.

Además, Serpa (2021) explica que los vehículos utilizados para este tipo de servicio informal son comúnmente los de tipo M1 (autos) M2 (minivan) pero también se tiene conocimiento de camionetas tipo HILUX (4x4), lo cual se hace

mucho más difícil la identificación porque hasta hace poco no era común ver ese tipo de vehículos realizando transporte informal debido a que van con lunas polarizadas y a mucha velocidad.

Marcos (2021), expuso que se puede anotar que las unidades comúnmente utilizadas en esta ruta: son los vehículos sedan y minivan que representan vehículos de categorías M1 y M2, también se han verificado que camionetas 4x4 están realizando este tipo de servicios, haciendo más difícil para el inspector detectarlos en un operativo.

3. ¿De qué manera se realiza el plaqueo de vehículos para identificar el transporte informal de personas?

Bonifaz (2021), declaro que el plaqueo se realiza por el personal capacitado de la institución en paraderos informales y también en carreteras luego de eso se verifica también en la aplicación fiscamovil, en dónde se ingresa la placa del vehículo, el resultado debería de ser vehículo no identificado, es decir que no cuenta con autorización ni habilitación vigente para prestar el servicio de transporte de personas.

Por su parte, Díaz (2021) detalló que se localiza los puntos críticos en la ciudad donde operan estos vehículos informales ya que utilizan cocheras o la vía pública como paradero, este plaqueo lo realiza personal capacitado por la institución, dado que es muy peligroso si son descubiertos.

Ríos (2021), expuso que el plaqueo de estos vehículos para identificar de una manera el servicio que realizan se hacen de manera incógnita en los centros de embarques, también se realizan en carreteras, cuya función se hacen de forma rotativa e inter diaria para no causar sospechas, y salvaguardar la seguridad de los servidores.

Además, Serpa (2021) explico que el plaqueo de estos vehículos se realiza de manera muy cuidadosa para cuidar a integridad de los servidores que la realizan, se hacen mayormente en los centro o paraderos informales y en las carreteras con el fin de identificar la cantidad de salidas y los vehículos con informalidad pura para que al momento de intervenirlos tenga la certeza de quienes son.

Por último, Marcos (2021) manifestó que para el plaqueo cuentan con el aplicativo fiscamovil; herramienta que les provee la entidad para poder identificar la unidad vehicular. En cuanto también el plaqueo también se realizan en

parados informales o zonas de embarques y desembarques de pasajeros, en panamericanas por personas autorizados y capacitados por la institución.

4. ¿Qué procedimientos realizan los inspectores ante la detección de un vehículo que realiza transporte informal de personas?

Por su parte, Bonifaz (2021) explicó que se procede a solicitar documentos del conductor y se le indica la infracción con la cual se le sancionara, se ingresa el número de placa al aplicativo fiscamovil, y se redactar el acta con el código F1, el acta de internamiento del vehículo, se procede a retirar las placas del vehículo, y ya con la impresión de las actas se le indica al conductor si desea firmar el acta, si se niega a firmar se coloca se negó a firmar, luego el vehículo es llevado al depósito por parte de la PNP.

Por otro lado, Díaz (2021) detallo que primero se interviene el vehículo, luego se solicita los documentos correspondientes y se procede a la fiscalizar y realizar las preguntas correspondientes para verificar y/o determinar si realiza el servicio de transporte de personas sin contar con la autorización correspondiente.

Asimismo, Ríos (2021) expreso que una vez ya detectado el servicio que están realizando el inspector de SUTRAN procede a consignar el acta de control con toda la información recabada y posterior a eso procede a aplicar la medida preventiva de retención de licencia de conducir, el retiro de placa, posteriormente el vehículo es trasladado por los efectivos de la policía nacional al depósito.

Serpa (2021), menciono que una vez que se verifica que el vehículo realiza transporte informal de personas se procede a levantar el acta de control tipificado como F1, al mismo tiempo se procede a aplicar las medidas preventivas como retención de licencia de conducir, retiro de placas (delantera y posterior) para después poner a disposición a la PNP para su internamiento en el depósito al vehículo.

Además, Marcos (2021) manifestó que se realiza la verificación documentaria (no cuenta con autorización; cuenta con autorización de autoridad no competente; cuenta con autorización emitida por el MTC con modalidad distinta) e igualmente se corrobora que efectivamente se esté efectuando el servicio de traslado de personas. Ante esos supuestos el inspector procederá al levantamiento del acta de control correspondiente.

Objetivo Especifico 2: Determinar la relación entre la función de fiscalización de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima 2020; en cuanto a este objetivo se plantearon las siguientes preguntas:

5. ¿Cómo se realizan los controles de fiscalización del transporte informal de personas?

Bonifaz (2021) afirmó que se realiza mediante los operativos inopinados en paraderos informales ya detectados y en la panamericana, red vial nacional competencia de SUTRAN, se cuenta con apoyo de la policía nacional del Perú, fiscalía de prevención del delito e inspectores de municipalidad procediendo a la clausura del establecimiento donde están los vehículos informales.

Por su parte, Díaz (2021) reveló que los controles de fiscalización se realizan mediante operativos inopinados en las vías nacionales y locales donde operan ofertando el servicio, los operativos en estos lugares mayormente se realizan con presencia de PNP, fiscalía e inspectores municipales de la jurisdicción, procediendo finalmente a la clausura del local.

Ríos (2021) señaló que los controles se realizan durante los operativos inopinados ya sea en carretera o en los centros de embarques. Los operativos en carretera normalmente son en las vías nacionales con presencia de policía nacional como fuerza de apoyo, en los centros de embarques se realizan previa coordinación con las municipalidades para la clausura de estas, también con presencia de fiscal de prevención del delito, las autoridades que sean competente en este tipo de servicio.

Asimismo, Serpa (2021) planteó que los controles de fiscalización del transporte informal de personas se realizan en carreteras (vía nacional) que es competencia de SUTRAN o en paraderos informales en compañía de la PNP, fiscalía de prevención del delito y fiscalizadores de la municipalidad de la jurisdicción donde se encuentran para luego de ser sancionado. Si el operativo fue en paraderos informal se procederá a la clausura por parte de inspectores municipales y si el operativo fue en panamericana será sancionado con el acta de control y las medidas preventivas ya antes mencionados.

Además, Marcos (2021) refiere que los controles principalmente son desarrollados por el grupo de operativos especiales – GOES - de la UD – LIMA

con apoyo de PNP, fiscalía de prevención del delito, inspectores municipales en paraderos informales.

6. ¿La verificación de la documentación tanto del vehículo, conductor y pasajeros ayuda a detectar a un transportista informal de personas?

Bonifaz (2021) explicó que la verificación de los documentos si ayuda mucho a detectar a un vehículo informal dado que también con ayuda del fiscamovil se verifica si tiene o no autorización correspondiente por el MTC y también que eso genera convicción en el inspector sobre la prestación de un servicio informal y poder levantar un acta con seguridad.

Díaz (2021), expresa que, si ayuda, ya que los vehículos particulares o taxi son los que prestan este tipo de servicio informal, mayoría de conductores tiene licencia de categoría A1 y otros que no cuentan con licencia y sobre los pasajeros verificar que no tengan ningún vínculo con el conductor.

Asimismo, Ríos (2021) manifiesta que la verificación de la documentación de estos vehículos permite recabar la información de la actividad que está realizando si este sea el caso de una informalidad pura, pero la verificación de documentos también permite detectar la informalidad conductual que son aquellos vehículos de las empresas de transportes que realizan el servicio con una autorización que no les corresponde de las cuales se convierte en informalidad conductual.

Además, Serpa (2021) refiere que la verificación de la documentación del vehículo, conductor y pasajeros les ayuda o quizás sea la única fuente que tienen para detectar si es o no un transportista informal, porque de ahí recaban la información para al final llegar a una conclusión y poder levantar un acta de control, también les ayuda ya con el plaqueo realizados por sus compañeros, a detectar si el vehículo intervenido y verificando la documentación si es informal puro o conductual. Toda esta información se hace o realiza ingresando al aplicativo fiscamovil lo cual es una gran ayuda para los inspectores.

Marcos (2021) afirmó que la verificación de la documentación y la validación de los mismos en el aplicativo fiscamovil ayudan a detectar, quizás las dos fuentes más confiables para poder certificar que el vehículo están realizando el servicio de transporte informal y así poder levantar el acta correspondiente.

Objetivo Específico 3: Determinar la relación entre la función de control y sanción de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima 2020; con respecto a este objetivo se plantearon las siguientes preguntas:

7. ¿Qué sanción recae luego de la imposición de un acta de control por realizar el servicio de transporte informal?

Bonifaz (2021) expuso que recae la sanción pecuniaria por el monto de 1 UIT S/. 4.400 nuevos soles retención de la licencia de conducir, retiros de las placas (delantera y trasera) y el internamiento del vehículo que al final si esta deuda que genera la imposición del acta de control no es pagada pasaría a ser cobrada de forma coactiva por el área correspondiente de la SUTRAN.

Además, Díaz (2021) detallo que la sanción que recae luego de la imposición de un acta de control es la multa pecuniaria equivalente a 1 UIT retención de licencia de conducir por 60 días, retiro de placa e internamiento del vehículo encargado por la PNP.

Asimismo, Ríos (2021) manifestó que la sanción que recae para el conductor es la retención de licencia como medida preventiva, en el caso para el duelo del vehículo la multa de 1 UIT y el retiro de placa del vehículo, e internamiento vehicular, cuya multa no es pagada dentro de los plazos establecidos en los procedimientos estos pasan a una ejecución coactiva.

De igual manera, Serpa (2021) menciona que la sanción que recae para un transportista después de levantar un acta de control es la multa pecuniaria de s/. 4.400 nuevos soles (1 UIT), retiro de placas, internamiento del vehículo hasta que se realice el pago correspondiente, todo esto es sanción para el dueño del vehículo, la retención de licencia de conducir por 60 días para el conductor. Teniendo en cuenta que si no realiza el pago dentro de los plazos que especifica la norma, esta deuda pasara a realizarse de manera coactiva por el área correspondiente de la institución.

Por último, Marcos (2021) menciono que recae la infracción F1: infracción de quien realiza actividad de transporte sin autorización, con responsabilidad solidaria del propietario del vehículo; calificada como “muy grave”, multa s/ 4,400 (01 UIT), las medidas preventivas de retención de licencia de conducir y placas de rodaje (de no contar con deposito oficial).

8. ¿Cuáles son los procedimientos que debe seguir el transportista informal luego de la imposición del acta de control y la aplicación de las medidas preventivas (internamiento de vehículo, retiro de placas y retención de licencia de conducir)?

Bonifaz (2021) detallo que hay dos tipos de procedimientos que puede seguir el transportista informal después de haber recibido el acta de control y haberle aplicado las medidas preventivas correspondiente, primero puede hacer su descargo anexando las pruebas correspondientes de que no estuvo haciendo transporte informal y solicitando la nulidad del acta de control. El segundo procedimiento es aceptar la sanción impuesta y realizar el pago de S/. 4.400 soles para luego solicitar por la plataforma virtual de la SUTRAN la solicitud de devolución de placas y licencias de conducir.

Por otro lado, Díaz (2021) refirió que los procedimientos a seguir son 2: la aceptación de la infracción impuesta y el pago de esta misma; y el otro procedimiento es presentar su descargo con las pruebas correspondientes si no estuviera de acuerdo o cree que vulnero unos de sus derechos, el plazo para presentar el descargo es de 5 días hábiles después de haber sido notificado (entrega del acta de control con la infracción).

Asimismo, Ríos (2021) indico que existen dos pasos que normalmente son aplicados, la primera es el pago del total de la multa que asciende en 1 UIT posterior a esto hay que llenar una solicitud para la devolución de la placa y la licencia. Segundo el administrado puede realizar el descargo respectivo, hasta solicitar la nulidad de la misma si es conveniente siempre en cuando este demuestre que no realizaba el servicio de transporte informal y dentro del procedimiento administrativo le responderán su solicitud.

Por su parte, Serpa (2021) hace mención que existen dos procedimientos que puede seguir el transportista luego de la imposición de un acta de control y aplicado las medidas preventivas, el primero sería realizar el pago correspondiente que es equivalente a 1 UIT luego presentar el voucher en la plataforma virtual, llenar un formulario y solicitar la devolución de placas, retención de licencia de conducir y liberar el vehículo si este fue internado en un depósito. El otro procedimiento sería realizar dentro del plazo de Ley su descargo correspondiente sino está de acuerdo con el acta impuesta, mostrando pruebas

que no estuvo realizando transporte informal, lo cual dentro del descargo deberá solicitar la nulidad del acta impuesta, la devolución de placas y licencia de conducir, lo cual la institución evaluará con las pruebas correspondiente y contestará en el plazo concedido por Ley.

Finalmente, Marcos (2021) establece que se debe de pagar la multa por la infracción y realizar tramite virtual de la solicitud correspondiente y si no está de acuerdo el transportista con el acta de control impuesta, puede presentar su descargo dentro de plazo de ley presentando pruebas que avalen su descargo y así solicitar la anulación de esta acta impuesta por el inspector.

Inventario de resultados de la guía de análisis de fuente documental

Además, es importante recopilar los resultados de los documentos analizados, estos fueron cuatro documentos relacionados con los objetivos establecidos en el estudio.

Objetivo general: Determinar la relación entre las funciones de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho-Lima, 2020; los documentos vinculados a este objetivo son:

1. Decreto Supremo N° 006-2015-MTC: Reglamento de Organización y funciones de la SUTRAN - ROF

El citado decreto supremo que establece el ROF de la SUTRAN, el texto relevante analizado fue el siguiente:

La SUTRAN [...] tiene competencia para normar, supervisar, fiscalizar y sancionar las actividades del transporte terrestre de personas, carga y mercancías en los ámbitos nacional e internacional y las actividades vinculadas con el transporte de mercancías en el ámbito nacional (Decreto Supremo N°006-2015-MTC, artículo 2).

Según ley se determina específicamente a la SUTRAN como ente fiscalizador y sancionador en actividades de transporte, específicamente verificando que los vehículos de transporte de mercancías y carga, así como de servicios complementarios, cumplan con las regulaciones establecidas en la normativa. La autoridad de la SUTRAN en materia de fiscalización, supervisión y sanción se

aplica a las personas naturales y jurídicas que desempeñen actividades de transporte terrestre nacional e internacional de personas, mercancías y cargas, así como a los operadores privados o públicos que ofrecen servicios complementarios para las actividades antes mencionadas. Por lo que tiene el derecho de supervisar, verificar y sancionar el cumplimiento de la normativa relacionadas con el tránsito y el Reglamento Nacional de Vehículos. En tal sentido, la SUTRAN tiene personería jurídica de derecho público interno, con autonomía presupuestal, funcional, técnica, y administrativa, fundamentándose en considerar al transporte terrestre de personas, mercancía y carga como actividad económica básica necesaria y de uso público, en interés nacional.

2. Directiva N° 007-2011-2-SUTRAN – Directiva que establece el plan de acción de fiscalización de vehículos que prestan el servicio de transporte de personas de manera informal.

El citado documento que establece la Directiva que establece el plan de acción de fiscalización de vehículos que brindan el servicio de transporte informal de personas, se vincula con el objetivo planteado, a lo que se seleccionó como texto relevante el siguiente:

Establecer un mecanismo de trabajo que contemple todas las actividades necesarias como los alcances legales, operativos y de coordinación entre autoridades [...], estrategias de intervención específicas en función de la realidad de cada zona donde se ubica la informalidad, con la finalidad de [...] reorientar al servicio de transporte informal a brindar un servicio en el marco de los Reglamentos Nacionales, a fin de mantener una competencia leal y acorde a los niveles de calidad de servicio exigido en la Ley de transporte y tránsito (Directiva N° 007-2011-2-SUTRAN, título II).

Es importante establecer una normativa en base a la realidad que se presenta en cada ciudad, para que la regulación vaya acorde a las situaciones encontradas, involucrando todos los aspectos, teniendo de esta forma una base legal para los funcionarios de la entidad, asimismo, permitirles actuar de manera ordenada y correcta, por la implicancia legal a la que se enfrenta. Se considera que, en base a información estadística de la SUTRAN, con relación a las

fiscalizaciones que realiza, se demuestra que existe un aumento en el índice que transporte informal, es decir, aquel que se realiza sin la autorización correspondiente, o que se realiza en una modalidad o zona distinta a la autorizada; razón suficiente por la que se establecen medidas que ayuden a consolidar la fiscalización, control y sanción de las funciones de la entidad.

Objetivo específico 1: Determinar la relación entre la función de supervisión de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho- Lima, 2020; los documentos analizados vinculados a este objetivo fueron:

1. Decreto Supremo N° 006-2015-MTC – ROF de la SUTRAN

El citado documento que determina el Reglamento de funciones de la SUTRAN, donde el texto relevante analizado fue el siguiente: “Supervisar, [...] los servicios de transporte terrestre en los ámbitos nacional e internacional” (artículo 3, inciso a); “Supervisar [...] los servicios complementarios y vinculados que brinden los agentes públicos o privados relacionados al sector” (artículo 3, inciso b); y “Supervisar [...] el cumplimiento de las normas relacionadas con el tránsito en el ámbito de la red vial nacional, departamental o regional y las establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos” (artículo 3, inciso c).

Básicamente, la SUTRAN vela por el correcto funcionamiento de los servicios de transporte en la red vial, incluyendo a los conductores y operadores de este servicio. En este aspecto, la SUTRAN debe también regular a todas aquellas instituciones o concesionarias que brindan servicios complementarios con el transporte y tránsito terrestre. En uso de la normativa vigente referente al transporte y tránsito terrestre, la SUTRAN custodia el cumplimiento de dichas normas para garantizar la seguridad de las personas que prestan y brindan el servicio. La acción de supervisión, en conjunto con las demás, hace posible la orientación hacia la formalización del transporte terrestre y la seguridad vial, promoviendo de esta manera el bienestar y desarrollo de los usuarios de la red vial.

2. Directiva N° 007-2011-2-SUTRAN – Directiva que establece el plan de acción de fiscalización de vehículos que prestan el servicio de transporte de personas de manera informal.

El documento citado que determina la Directiva que detalla el plan de acción de fiscalización de vehículos que prestan transporte informal de personas, donde el texto relevante analizado fue el siguiente:

[...] El plaqueo consiste en identificar, constatar y anotar las PLACAS de las unidades que realizan el servicio informal durante todo el día (24 horas), a través de cualquier medio que permita registrar e identificar a las unidades, cada hora durante 7 días (Directiva N° 007-2011-2-SUTRAN, inciso 4.3).

Este procedimiento es relevante para obtener un registro de todos los vehículos que transitan por la zona, y al realizarse de manera permanente, se lograra establecer los horarios de inicio a fin del servicio. El plaqueo dentro de la supervisión de la SUTRAN, es una técnica que permite obtener mucha información importante para las acciones a realizar en cuanto a fiscalización. Realizar un buen plaqueo va permitir saber las características del servicio informal, la frecuencia con la que se repite la placa del vehículo, y las necesidades de los pasajeros. Dicho de otra manera, permite determinar el índice de la informalidad.

3. Decreto Supremo N° 017-2009-MTC: RENAT

El decreto supremo antes mencionado, está relacionado con el objetivo específico 2, el texto relevante es el siguiente: “[...] Regula los estándares óptimos y requisitos necesarios para la prestación del servicio de transporte terrestre y es competente para gestionar y fiscalizar el servicio” (D.S. N° 017-2009, artículo 9)

La fiscalización del servicio de transporte, en relación a las leyes, es función de la SUTRAN, por ende, es importante tener en cuenta los estándares establecidos en la presente ley, para verificar un correcto funcionamiento de las unidades, desempeño de los conductores, instituciones complementarias. El objetivo general del RENAT es de determinar los requisitos y características técnicas que deben cumplir todos los vehículos para brindar el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías. Garantizando la seguridad del usuario, resguardo de la infraestructura vial y medio ambiente.

Objetivo específico 2: Determinar la relación entre la función de fiscalización de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho- Lima, 2020, los documentos analizados relacionados a este objetivo son:

1. Decreto Supremo N° 006-2015-MTC – ROF de la SUTRAN

El citado decreto supremo que determina el ROF de la SUTRAN, donde los textos relevantes analizado fue el siguiente: “[...] fiscalizar [...] los servicios complementarios y vinculados que brinden los agentes públicos o privados relacionados al sector” (artículo 3, inciso b); y “[...] fiscalizar [...] el cumplimiento de las normas relacionadas con el tránsito en el ámbito de la red vial nacional, departamental o regional y las establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos” (D.S N° 006-2015-MTC, artículo 3, inciso c).

Mediante la competencia de fiscalización, la SUTRAN verifica que los conductores u operadores estén cumpliendo con la normativa, en base a leyes con procedimientos establecidos vinculados al sector en el ámbito de su competencia. Es importante incluir a los agentes públicos y privados para la verificación del correcto funcionamiento, evitando infracciones e irregularidades. La acción de fiscalización, al igual de todas las funciones que le competen a la SUTRAN, son primordiales para la detección de contravenciones dentro del sector. Además, se tiene en cuenta que la tarea de fiscalización se da en diversos escenarios, para poder lograr una mejor verificación del cumplimiento de las normas.

2. Directiva N° 007-2011-2-SUTRAN – Directiva que establece el plan de acción de fiscalización de vehículos que prestan el servicio de transporte de personas de manera informal.

El citado documento mantiene relación con el objetivo específico 2, el texto relevante es el siguiente: “[...] Fuentes de información a los que se debe recurrir [...] registra información obtenida del plaqueo en la cual podemos conocer quienes realizan este servicio, con que autorización lo hacen, si cuentan con SOAT, CITV, entre otros datos” (Directiva N° 007-2011-2-SUTRAN, inciso 4.4).

Es relevante obtener información documentaria para la verificación de informalidad, por ello se recurre a realizar la matriz de datos donde se especifica

datos del propietario, SOAT, autorizaciones, certificado de inspección técnica vehicular, que tipo de actividad económica presenta en la SUNAT; con la finalidad de verificar la formalidad y cumplimiento de la normativa. Además, la fiscalización de documentación es primordial, ya que es la principal fuente para verificar el cumplimiento de cierta documentación básica requerida para el conductor, este procedimiento facilita las labores y permite la imposición de sanciones legales según la ley.

Objetivo específico 3: Determinar la relación entre la función de control y sanción de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho-Lima, 2020, se analizaron los siguientes documentos:

1. Decreto Supremo N° 006-2015-MTC – ROF de la SUTRAN

La citada legislativa que determina el ROF de la SUTRAN, está estrechamente vinculada con el objetivo específico 3, los textos relevantes son los siguientes: “[...] Sancionar la contravención a la normativa en materia de transporte y tránsito terrestre y el Reglamento Nacional de Vehículos, y otras normas sobre la materia” (D.S N° 006-2015-MTC, artículo 3, inciso e); y “[...] Ejecutar las sanciones derivadas de la fiscalización de los servicios de transporte terrestre y de los servicios complementarios, así como del tránsito terrestre y del control de pesos y medidas vehiculares” (D.S N° 006-2015-MTC,2015, artículo 3, inciso f).

La SUTRAN tiene la competencia de imponer las sanciones correspondientes a los conductores, operados, instituciones que incurren con la normativa. Respaldo sobre la base legal, debe ejercer la potestad administrativa sancionadora sobre las infracciones incurridas durante la fiscalización, respetando la normativa y sanciones establecidas. Es importante, llevar a cabo la fiscalización de manera óptima para evidenciar las faltas cometidas, mediante el levantamiento de actas de control, imposición de papeletas, actas de verificación y formularios por infracciones.

2. Directiva N° 007-2011-2-SUTRAN – Directiva que establece el plan de acción de fiscalización de vehículos que prestan el servicio de transporte de personas de manera informal.

El mencionado documento que establece la Directiva que establece el plan de acción de fiscalización de vehículos que prestan el servicio de transporte de personas de manera informal, tiene relación con el objetivo específico 3, el texto relevante es el siguiente: “[...] Para demostrar que la unidad de transporte está brindando un servicio distinto al que está autorizado o simplemente no está autorizado, será necesario levantar una ACTA DE CONTROL por el inspector de SUTRAN” (Directiva N° 007-2011-2-SUTRAN, inciso 4.7).

El consignamiento de la Acta con las respuestas obtenidas por el usuario del servicio, transportistas o conductor deben ser plasmadas en dicho documento, asimismo la veracidad de la misma depende del inspector a cargo. En cuanto al uso de todas las herramientas durante la fiscalización, permitirá una evaluación más ordenada y veraz, logrando de esta manera ir identificando la informalidad en el sector. El llenado de documentación es fundamental para la acumulación de evidencias de las infracciones cometidas. Por ello, el acta de control es la prueba de la fiscalización realizada, asimismo, se logra obtener mayor información, pero es sumamente importante el llenado correcto de dicha acta para la validez del mismo.

La elaboración de esta parte del Capítulo 4 se basa en la recolección de los resultados obtenidos a partir de los antecedentes, la conceptualización de la unidad de análisis, y el análisis obtenido de las entrevistas y el análisis de diferentes fuentes de literatura que están interrelacionados, por lo que este capítulo se puede sistematizar adecuadamente. Para lograr los objetivos de la investigación, de la siguiente manera:

Objetivo general: Determinar la relación entre las funciones de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho-Lima, 2020.

Supuesto general: Las funciones de la SUTRAN se relacionan con el transporte informal de personas en la ruta Huacho – Lima, 2020. Puesto que, mediante cada función realizada por la SUTRAN, esta permite controlar y disminuir el transporte informal.

En cuanto a determinar la relación entre las funciones de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho-Lima, se advierte que Marcos (2021) advierte que la fiscalización es una tarea compleja que requiere de

recursos, personal capacitado y no tiene por qué señalarse que afecta al transporte informal de pasajeros; se debe tomar en cuenta que la función de fiscalización tiene como objetivo principal disminuir los riesgos de accidentes de tránsito en las carreteras y evitar situaciones que pongan en peligro la vida de los pasajeros; Sin embargo Bonifaz (2021) sostiene que las sanciones impuestas tales como el ingreso del vehículo al depósito y la retención de la licencia de conducir afecta directamente al transporte informal. Por su parte Serpa (2021) llega a la misma conclusión, indicando que los operativos afectan directamente al transporte informal ya que en los instantes que se realizan, los vehículos son retenidos y sancionados en las mismas circunstancias también les afecta porque los que no son intervenidos para sus actividades y eso es una afectación para ellos, ya que dejan de lucrar prácticamente con la vida y seguridad de las personas porque no tiene documentación en regla y ponen en riesgo a sus pasajeros. De igual manera Díaz (2021) indica que los operativos ayudan a la disminución del transporte informal de personas. Por otro lado, Ríos (2021) indica que los operativos realizados por la SUTRAN causan molestia y pérdidas económicas para los conductores ya que estos no pueden brindar su servicio ante la presencia de los inspectores.

Objetivo específico 1: Determinar la relación entre la función de supervisión de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho- Lima, 2020.

Supuesto específico 1: La función de supervisión influye en el transporte informal de personas puesto que dicha función permite a la SUTRAN identificar los paraderos y conductores informales.

En cuanto al primer objetivo específico con respecto a determinar la relación entre la función de supervisión de la SUTRAN en el transporte informal de personas; en este aspecto, Ríos (2021) y Serpa (2021) nos dicen que la supervisión ayuda a identificar nuevos vehículos y/o empresas que realizan el transporte informal, también indica que normalmente se hace esta supervisión a vehículos M1 y M2, pero con el tiempo se descubrió que modernas camionetas con lunas polarizadas también realizan este tipo de servicio informal. De igual manera Díaz (2021) y Marcos (2021) llegaron a la misma conclusión, se descubrió a camionetas 4x4 polarizadas realizando este tipo de servicios

informales, haciendo las difícil la labor del inspector al momento de detectarlos durante un operativo. Finalmente, Bonifaz (2021) nos indica lo ya mencionado, esta última modalidad de transporte informal, al usar camionetas de alta gama con lunas polarizadas dificulta la labor de los inspectores.

Parte de esta supervisión es el plaqueo de vehículos para así poder identificarlos; en este aspecto, Bonifaz (2021) y Marcos (2021) nos indican que el plaqueo es realizado por personal capacitado de la institución en paraderos informales y/o en carreteras, posterior a eso se verifica en la aplicación Fiscamovil y así saber si tiene autorización o no para brindar el servicio. Por su parte Ríos (2021) y Serpa (2021) nos indica que este plaqueo se hace de manera incógnita, de manera rotativa e enterciaría para no causar sospechas y así salvaguardar la seguridad del inspector. Por otro lado, Díaz (2021) nos indica que estos plaqueo se realizan en los puntos críticos de la ciudad ya que ahí es donde operan estos vehículos informales.

Objetivos específicos 2: Determinar la relación entre la función de fiscalización de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho- Lima, 2020.

Supuesto específico 2: La función de fiscalización incide en el transporte informal de personas ya que luego de ser identificados los paraderos informales y conductores informales la SUTRAN puede proceder a realizar operativos inopinados que permiten el control y la disminución del transporte informal

Con respecto al segundo objetivo específico donde nos indica determinar la relación entre la función de fiscalización de la SUTRAN en el transporte informal de personas, Serpa (2021), Marcos (2021), Ríos (2021), Bonifaz (2021) y Díaz (2021) nos indican que los controles de fiscalización se realizan en paraderos informales o en carreteras (vía nacional) en compañía de la PNP, fiscalía de prevención del delito y fiscalizadores de la municipalidad de la jurisdicción donde se encuentren. Dependiendo en donde se realice el operativo se procede a sancionar, por ejemplo, si el operativo se realiza en paraderos informales se procederá a la clausura por parte de los inspectores municipales y si el operativo se realiza en carretera será sancionado con un acta de control y las medidas preventivas ya mencionadas.

Por su parte la verificación de la documentación del vehículo, conductor y pasajeros también forman parte de la fiscalización; ante ello, Bonifaz (2021), Serpa (2021) y Marcos (2021) nos dicen que esta verificación es muy importante y que apoyándose con la aplicación móvil Fiscamovil se verifica si el vehículo tiene autorización correspondiente por el MTC. Por su parte Bravo (2021) indica que la verificación de la documentación permite recabar la información de la actividad que se está realizando y así poder detectar la informalidad ya sea pura o conductual. Díaz (2021) manifiesta que en cuanto a la verificación del pasajero se desea comprobar si tiene algún vínculo o no con el conductor, ya que esto puede ser determinante para demostrar la informalidad.

Objetivo específico 3: Determinar la relación entre la función de control y sanción de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho-Lima, 2020.

Supuesto específico 3: La función de control y sanción influye en el transporte informal de personas puesto que permite a la SUTRAN controlar el transporte informal de personas mediante la imposición de papeletas o retención del vehículo según sea la gravedad de la falta cometida.

En relación al último objetivo específico, teniendo en cuenta la función sancionadora de la SUTRAN, que recae sobre los conductores, operadores e instituciones que infringen las leyes, respaldado sobre la base legal. Los inspectores proceden a realizar el llenado de las fichas para evidencia del operativo mediante el Acta de control donde se detallan las sanciones incurridas por los usuarios y/o instituciones, referente al transporte informal, El consignamiento de la Acta con las respuestas obtenidas por el usuario, transportistas o conductor deben ser plasmadas en dicho documento, asimismo la veracidad de la misma depende del inspector a cargo. En cuanto al uso de todas las herramientas durante la fiscalización, permitirá una evaluación más ordenada y veraz, logrando de esta manera ir identificando la informalidad en el sector. Luego de proceder con un acta de control, Bonifaz (2021), Ríos (2021), y Serpa (2021) mencionan que recae sobre el usuario una sanción pecuniaria por el monto de una UIT, y como medida preventiva la retención de la licencia de conducir por un periodo de 60 días, así como el retiro de las placas, tanto delantera como trasera, además del internamiento del vehículo por parte de las

entidades con las que se trabaja en conjunto. En caso la deuda no sea cancelada, se procede a la cobranza coactiva que está destinado al área correspondiente de la institución.

En cuanto a los procedimientos que debe seguir el transportista informal luego de la imposición del acta de control y la aplicación de las medidas preventivas, ya mencionadas anteriormente, Bonifaz (2021), Díaz (2021) refieren que existen dos tipos de procedimiento según ley, que debe seguir el transportista informal, el primero es aceptar la infracción y cancelar la multa en su totalidad, y la segunda, si no está de acuerdo con la multa impuesta, puede realizar su descargo presentando la evidencia correspondiente que demuestre que no realizaba el transporte informal. Por su parte Serpa (2021), Ríos (2021) y Marcos (2021), exponen que adicional al pago, debe realizar el trámite de manera virtual de la solicitud correspondiente por las medidas preventivas impuestas, como devolución de licencia de conducir, liberación del vehículo y/o devolución de placas.

De tal manera, que se puede evidenciar que existen los medios para reorientar a los transportistas informales, que poco a poco se debe ir trabajando de manera constante, aplicando las estrategias pertinentes con la finalidad de garantizar la seguridad del usuario, de los conductores y operadores. Mediante las actividades de fiscalización que desempeñan los inspectores de la SUTRAN, siendo esto uno de los principales objetivos de la entidad, es decir, no solo busca la reducción de la informalidad en el transporte y regularla, sino a su vez, velar por la seguridad y protección de los ciudadanos que emplean el servicio, constatando que los vehículos en los que se transportan presenten los requerimientos mínimos para un correcto funcionamiento, y sobretodo, conforme a la ley lo establece, en relación a la documentación. (SUTRAN, 2017)

V. CONCLUSIONES

PRIMERA: Se analizó las funciones de la SUTRAN, y se tuvo como premisa que esta influye en el transporte informal de personas en la ruta Huacho – Lima. Debido a las constantes fiscalizaciones se promueve el ordenamiento hacia la formalización de los conductores, operadores e instituciones relacionadas con el sector.

SEGUNDA: Las acciones de fiscalización, supervisión, control y sanción de la SUTRAN coadyuvan a la orientación hacia la formalidad, pero es primordial en ello la cultura vial de los usuarios e instituciones en cuanto al respeto por las normas referente al transporte y tránsito para lograr un óptimo resultado sobre la informalidad.

TERCERA: La existencia de legislación respecto a las fiscalizaciones y establecimiento de estrategias para una óptima intervención hacia los usuarios, permite a los inspectores obtener una veraz información sobre el tema de informalidad en la zona, asimismo, la adecuación a la situación que se presencia en esta. De igual manera, esta hace de respaldo para el establecimiento de sanciones a los usuarios.

CUARTA: Las funciones de la SUTRAN son claras y concisas, se entiende lo que buscan combatir y promover. Sin embargo, la problemática del transporte informal de personas, involucra a diversas entidades estatales, siendo así que la SUTRAN, no es la única institución encargada de esta labor, por lo que se entiende a esta problemática como multisectorial. Por lo que es necesario estudiar a mayor profundidad el escenario en el que se encuentra.

VI. RECOMENDACIONES

PRIMERA: El MTC como autoridad competente en cuanto a autorización de transporte interprovincial de personas, debe considerar el tipo de autorización que se le brinda a los vehículos de categoría M1 y M2. Además, la fiscalización y supervisión en lugares estratégicos por parte de la SUTRAN debe ser constante con el fin de reducir la informalidad en el transporte terrestre de personas.

SEGUNDA: Se debe poner en marcha una política de concientización para los usuarios del transporte en la ruta Huacho-Lima, dando a conocer que el transporte formal tiene mayores ventajas que el transporte informal, como seguridad, comodidad y todas las medidas de seguridad establecidas en (Decreto Supremo 017-2009-MTC, 2009), de las cuales el transporte informal carece, porque está expuesto a la interrupción del viaje, o haciendo uso de rutas alternas que aumentan el tiempo de viaje, sin mencionar los accidentes que pueden ocasionar por exceso de velocidad, o por los desperfectos que tengan sus unidades, al no tener revisiones técnicas.

TERCERA: Se debe buscar mejorar el trabajo en conjunto con las demás instituciones implicadas en la fiscalización para una mejor acción, ya que los operativos de fiscalización en contra de la informalidad son en su mayoría riesgosos, estando los inspectores expuestos a las malas conductas de algunos usuarios.

CUARTA: Se debe realizar investigaciones a futuro, sobre los causales de la informalidad en el sector transporte y la preferencia por parte de los usuarios, para que de esta manera se pueda plantear mejores estrategias en relación a su mitigación, por parte del estado, y mejorar esta problemática que aqueja durante tanto tiempo.

REFERENCIAS

- Acuña, H. (2016). *Corrupción legitimada: ¿influye la informalidad? Evidencia del Perú*. (Tesis de maestría). Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Aguirre, A. y Cusme, V. (2011). *La informalidad del transporte terrestre y comercial taxis en el cantón La Libertad, conforme lo dispone la actual Ley de Tránsito, transporte terrestre y seguridad vial. La Libertad*. (Tesis de pregrado). Universidad Estatal Península de Santa Elena.
- Alarcón, R. (1991). *Métodos y Diseños de Investigación del Comportamiento*. Lima Perú. Universidad Cayetano Heredia.
- Arias, F. (1991) *Introducción a la Metodología de la Investigación en Ciencias de la Administración y del Comportamiento*. México. Trillas.
- Bernal, C. (2010) *Metodología de la Investigación*. Colombia. Pearson Educación.
- Bravo, V. (2017). *Reforma al Art. 386 del COIP para combatir la informalidad, en especial a taxis no autorizados "informales"*. (Tesis de pregrado). Universidad Autónoma Regional de los Andes.
- Boyer, J. (2019). *El procedimiento administrativo sancionador y su influencia en la sanción no pecuniaria por infracciones de tránsito M2 en la ciudad de Chiclayo 2018*. (Tesis de pregrado). Universidad Señor de Sipan.
- CAATT. (26 de Abril de 2003.). *El comité andino de autoridades de transporte terrestre (CAATT)*. Lima, Perú: Gaceta Oficial de acuerdo de Cartagena.
- Carrasco, S. (2010). *Metodología de la Investigación Científica. Aplicación en educación y otras ciencias sociales*. (Primera Edición). Lima Perú. San Marcos.
- Carrillo, F. (1998) *La tesis y el trabajo de investigación universitaria*. Lima Perú. Horizonte.
- Contreras, A. (2017). *El debido procedimiento administrativo en las infracciones*

de tránsito en el Servicio de Administración Tributaria de Lima 2016.
(Tesis de pregrado). Universidad Cesar Vallejo, Lima Perú.

Cortes, M. & Iglesias, M. (2004). *Generalidades sobre Metodología de la Investigación.* (Primera Edición). México: Universidad Autónoma del Carmen.

Decreto Supremo N° 006-2015-MTC. (10 de setiembre de 2015). *Reglamento de Organización y Funciones de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías* Lima, Perú: diario Oficial El Peruano.

Decreto Supremo 016-2009-MTC. (22 de abril de 2009). *Reglamento nacional de tránsito.* Lima, Perú: Diario oficial el peruano.

Decreto Supremo 017-2009-MTC. (22 de abril de 2009). *Reglamento nacional de administración de transporte.* Lima, Perú: diario Oficial El Peruano.

Decreto Supremo N° 025-2008-MTC. (24 de agosto de 2008). *Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares.* Lima, Perú: Diario oficial el peruano.

Decreto Supremo N° 035-2006-MTC. (30 de octubre de 2006). *El sistema de control en garitas de peaje-Tolerancia Cero.* Lima, Perú: Diario oficial el Peruano.

Decreto Supremo N° 039-2005-MINCETUR. (16 de febrero de 2005). *Adicional Sobre Infracciones y Sanciones. Al Acuerdo de Alcance Parcial Sobre Transporte Internacional Terrestre,* Lima, Perú: El Diario Oficial El Peruano.

Decreto Supremo N° 092-2017-PCM. (14 de setiembre de 2017). *Política Nacional de Integridad y Lucha contra la Corrupción del Estado Peruano.* Lima, Perú: Diario oficial el Peruano.

Decreto Supremos 058-2003-MTC. (12 de octubre de 2003). *Reglamento Nacional de Vehículos.* Lima, Perú: Diario Oficial El Peruano.

Directiva N° 007-2011-2-SUTRAN. (17 de noviembre de 2011). *Directiva que establece el plan de acción de fiscalización de vehículos que prestan el*

servicio de transporte de personas de manera informal. Lima, Perú: Diario oficial el peruano.

De Soto, H. (1986). *El otro sendero, Una respuesta económica a la violencia*. Lima: Norma.

Durán, R. (1999). *El transporte, columna vertebral de la globalización*. Ciudades para un Futuro más Sostenible, 49

Escudero, C. & Cortez, L. (2018). *Técnicas y métodos cualitativos para la investigación científica*. Ecuador: Editorial UTMACH

Fiallos, N. (2018). *La informalidad del servicio de taxi en la ciudad de Guayaquil, periodo 2014-2017*. (Tesis de pregrado). Universidad de Guayaquil.

Finol, M. y Camacho, H. (2008). *El proceso de investigación científica*. 2da. Edición. Maracaibo: Ediluz.

Fuentes, R. (1960). *Importancia económica y social de los transportes*. revista SCOP, 10

Gallardo, E. (2017). *Metodología de la investigación: manual autoformativo interactivo*. Perú: Universidad Continental.

García, M. & Varela, O. (2018). *Caracterización del transporte formal e informal como problemática de la movilidad en Santiago de Cali*. (Tesis de Grado). Universidad ICESI, Santiago de Cali.

Gaspar, T. (2015). *La Supervisión, Fiscalización y sanciones en temas de informalidad y accidentes de tránsito en la SUTRAN Huancayo*. (Tesis de pregrado). Universidad Nacional del Centro del Perú.

Gomez, S. (2012). *Metodología de la investigación*. (Primera edición). México: Red Tercer Milenio S.C

Hart, K. (1973). *Informal Income Opportunities and Urban Employment in Ghana*. The Journal of Modern African Studies, 11(1), 61-89. June 15, 2021, recuperado de <http://www.jstor.org/stable/159873>

Hernández, J; Fernández, C. y Bautista, P. (2014) "*Metodología de la*

- Investigación*". (6ta. Edición). México Mc Graw - Hill. Esfuerzo S.A.
- Izquierdo, R. (1994). *Transportes, un enfoque integral*. Madrid: Servicio de Publicaciones, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- Jara, Ch. (2017). *Funciones desempeñadas en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías de la Región Lambayeque (Periodo 2013-2016)*. (Tesis de pregrado). Universidad Nacional de Trujillo.
- Kanbur, R. (2009). *Conceptualización de la informalidad: Regulación y Aplicación*. *Indian Journal of Labor Economics*.
- Kogan, J. (2004). *Perú: análisis del sector transporte (Serie informes sectoriales. Infraestructura, (2)3)*. Caracas: CAF. Retrieved from <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/395>
- Ley N° 27181. (17 de febrero de 2004). *Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre*. Lima, Perú: Diario oficial el Peruano.
- Ley N° 27444. (22 de enero de 2019). *Ley de Procedimiento Administrativo General*. Lima, Peru: Diario oficial el peruano.
- Ley N° 29380, (15 de junio del 2009), *Ley de creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (Sutran)*. Diario Oficial El Peruano. Lima, 16 de junio de 2009, núm 10633, pp. 397625-397628. Recuperado de <https://elperuano.pe/NormasElperuano/2009/06/16/361124-1.html>
- Niño, V. (2011). *Metodología de la investigación*. (Primera edición). Bogotá: Ediciones de la U.
- Quispe, A. (2019). *Análisis descriptivo de la informalidad en el servicio estándar de transporte interprovincial de personas en la ruta Arequipa-Puna, 2015-2018*. (Tesis de pregrado). Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa.
- Rupay, M. (2018). *Luchando contra la informalidad en el transporte terrestre de personas: el caso de coordinación de la sede desconcentrada Junín de la*

Superintendencia de Transporte Terrestre, Carga y Mercancías. (Tesis de pregrado). Pontificia Universidad Católica del Perú.

Salkind, N. (1997). *Metodología de la Investigación*. (Tercera Edición). México. Printice Hall Universidad de Kansas.

Monje, C. (2011). *Metodología de la investigación cuantitativa y cualitativa: Guía didáctica*. Colombia: Universidad Surcolombiana.

Superintendencia de transporte terrestre de personas, carga y mercancías. (2017). *Memoria Anual 2016*. Recuperado de http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/transparencia/PlaneamientoOrganizacion/memoria_anual_2016.pdf

Superintendencia de transporte terrestre de personas, carga y mercancías (2012). *Memoria Institucional 2012*. Recuperado de http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/normas_legales/res_consejo_directivo/rcd_056-2013.pdf

Tokman, V. E. (2001). *De la Informalidad a la Modernidad*. Santiago de Chile, Chile: Andros Impresores.

Valdes, D. P. (2014). *Piratas del asfalto una caracterización del transporte informal y sus formas de organización colectiva en el oriente de Cali*. (Tesis de grado). Universidad del Valle, Santiago de Cali.

Voigt, F. (1964). *Economía de los sistemas de transporte*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.

ANEXO 3: MATRIZ DE CATEGORIZACIÓN

NOMBRE DEL ESTUDIANTE: Mario Miguel Oyola Cavero

FACULTAD DE DERECHOS Y HUMANIDADES

ESCUELA: Escuela Profesional de Derecho

AMBITO TEMATICO: DERECHO ADMINISTRATIVO.

TÍTULO	
"Funciones de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho-Lima 2020"	
PROBLEMAS	
Problema General	¿De qué manera las funciones de la SUTRAN influyen con el transporte informal de personas en la ruta Huacho -Lima, 2020?
Problema Específico 1	¿De qué manera la función de supervisión de la SUTRAN influye con el transporte informal de personas en la ruta Huacho -Lima, 2020?
Problema Específico 2	¿De qué manera la función de fiscalización de la SUTRAN influye con el transporte informal de personas en la ruta Huacho -Lima, 2020?
Problema Específico 3	¿De qué manera la función de control de la SUTRAN influye con el transporte informal de personas en la ruta Huacho -Lima, 2020?
OBJETIVOS	
Objetivo General	Determinar la relación entre las funciones de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho-Lima, 2020.
Objetivo Específico 1	Determinar la relación entre la función de supervisión de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho- Lima, 2020.
Objetivo Específico 2	Determinar la relación entre la función de fiscalización de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho- Lima, 2020.
Objetivo Específico 3	Determinar la relación entre la función de control y sanción de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho- Lima, 2020.
SUPUESTOS	
Supuesto General	Las funciones de la Sutran se relacionan con el transporte informal de personas en la ruta Huacho – Lima, 2020. Puesto que, mediante cada función realizada por la SUTRAN, esta permite controlar y disminuir el transporte informal.
Supuesto Específico 1	La función de supervisión influye en el transporte informal de personas puesto que dicha función permite a la SUTRAN identificar los paraderos y conductores informales.
Supuesto Específico 2	La función de fiscalización incide en el transporte informal de personas ya que luego de ser identificados los paraderos informales y conductores informales la Sutran puede proceder a realizar operativos inopinados que permiten el control y la disminución del transporte informal.
Supuesto Específico 3	La función de control y sanción influye en el transporte informal de personas puesto que permite a la Sutran controlar el transporte informal de personas mediante la imposición de papeletas o retención del vehículo según sea la gravedad de la falta cometida.
Categorización	Categoría 1: Funciones de la SUTRAN Subcategoría 1: Función de Supervisión Subcategoría 2: Función de Fiscalización Subcategoría 3: Función de control y sanción Categoría 2: Transporte informal de personas Subcategoría 1: Plaqueo Subcategoría 2: Aplicación del RENAT
METODOLOGIA	
Tipos y Diseño de investigación	Enfoque: Cualitativo Diseño: Teoría fundamentada Tipo de investigación: Básica Nivel de la investigación: Descriptivo.
Método de muestreo	Escenario de estudio: UD SUTRAN Huacho - Lima Participantes: Cinco inspectores de la SUTRAN de Huacho. Muestra: No probabilística. Tipo: De experto. Orientados por conveniencia
Plan de análisis y trayectoria metodológica	Técnica e instrumento de recolección de datos Técnica: Entrevista y análisis de documentos Instrumento: Guía de entrevista y guía de análisis documental.
Método de Análisis de información	Análisis sistemático, , analítico, , inductivo y sintético.

ANEXO 4: GUIA DE ENTREVISTA

Título: Funciones de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho-Lima 2020.

Entrevistado/a:

Cargo/profesión/grado académico:

Institución:

Objetivo general
Determinar la relación entre las funciones de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho-Lima, 2020.

1. ¿Dentro de sus funciones de fiscalización en los operativos, como cree Ud. que esto afecta al transporte informal de personas?

Primer objetivo específico:
Determinar la relación entre la función de supervisión de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho- Lima, 2020.

2. ¿Según sus conocimientos cuáles son los tipos de vehículo utilizados para realizar el transporte informal de personas?

3. ¿De qué manera se realiza el plaqueo de vehículos para identificar el transporte informal de personas?

4. ¿Qué procedimientos realizan los inspectores ante la detección de un vehículo que realiza transporte informal de personas?

Segundo objetivo específico:
Determinar la relación entre la función de fiscalización de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho- Lima, 2020.

5. ¿Cómo se realizan los controles de fiscalización del transporte informal de personas?

6. ¿La verificación de la documentación tanto del vehículo, conductor y pasajeros ayuda a detectar a un transportista informal de personas?

Tercer objetivo específico:
Determinar la relación entre la función de control y sanción de la SUTRAN y el transporte informal de personas en la ruta Huacho- Lima, 2020.

7. ¿Qué sanción recae luego de la imposición de un acta de control por realizar el servicio de transporte informal?

8. ¿Cuáles son los procedimientos que debe seguir el transportista informal luego de la imposición del acta de control y la aplicación de las medidas preventivas (internamiento de vehículo, retiro de placas y retención de licencia de conducir)?

ANEXO 5: CARTA DE PRESENTACION

Señor:

Mgtr. Vilela Apón Rolando Javier

Presente:

Asunto: **VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTOS.**

Me es grato comunicarme con usted para expresarle mi saludo y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del programa de Elaboración de Tesis de Derecho de la UCV, en la filial Lima Norte, en la sede Los Olivos, promoción 202100, aula C119T1, requiero validar los instrumentos con los cuales recogeré la información necesaria para poder desarrollar mi investigación para optar el título de abogado.

El título de mi tesis es "*Funciones de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho-Lima 2020*", siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, he considerado conveniente recurrir a usted ante su connotada trayectoria y sobre todo porque es experto en temas jurídicos y/o investigación jurídica.

El expediente de validación, que le hago llegar contiene:

- Carta de presentación
- Certificado de validez de contenido de los instrumentos
- Matriz de consistencia
- Instrumento

Expresándole mi sentimiento de respeto y consideración, me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.



Oyola Cavero, Mario Miguel
D.N.I: 42401176

ANEXO 6: CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DE LOS INSTRUMENTOS

I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto: Mgtr. Vilela Apón Rolando Javier

Institución donde labora: Universidad Cesar Vallejo.

Especialidad: Maestro en Derecho Penal y Procesal Penal

Instrumento de evaluación: Guía de entrevista

Autor del instrumento: Oyola Cavero, Mario Miguel

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales												X	
2. OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.												X	
3. ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable.												X	
4. ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a los supuestos, problema y objetivos de la investigación.												X	
5. SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.												X	
6. INTENCIONALIDAD	Los ítems del													

ANEXO 7: CARTA DE PRESENTACION

Señor:

Mgtr. La Torre Guerrero Ángel Fernando

Presente:

Asunto: **VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTOS.**

Me es grato comunicarme con usted para expresarle mi saludo y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del programa de Elaboración de Tesis de Derecho de la UCV, en la filial Lima Norte, en la sede Los Olivos, promoción 202100, aula C119T1, requiero validar los instrumentos con los cuales recogeré la información necesaria para poder desarrollar mi investigación para optar el título de abogado.

El título de mi tesis es *“Funciones de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho-Lima 2020”*, siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, he considerado conveniente recurrir a usted ante su connotada trayectoria y sobre todo porque es experto en temas jurídicos y/o investigación jurídica.

El expediente de validación, que le hago llegar contiene:

- Carta de presentación
- Certificado de validez de contenido de los instrumentos
- Matriz de consistencia
- Instrumento

Expresándole mi sentimiento de respeto y consideración, me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.



Oyola Cavero, Mario Miguel
D.N.I: 42401176

ANEXO 8: CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DE LOS INSTRUMENTOS

I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto: Mgtr. La Torre Guerrero Ángel Fernando

Institución donde labora: Universidad Cesar Vallejo.

Especialidad: Magister en Docencia Universitaria.

Instrumento de evaluación: Guía de entrevista.

Autor del instrumento: Oyola Cavero, Mario Miguel

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales												X	
2. OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.												X	
3. ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable.												X	
4. ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a los supuestos, problema y objetivos de la investigación.												X	
5. SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.												X	
6. INTENCIONALIDAD	Los ítems del													

ANEXO 9: CARTA DE PRESENTACION

Señor:

Dr. Tito Capcha Carrillo.

Presente:

Asunto: **VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTOS.**

Me es grato comunicarme con usted para expresarle mi saludo y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del programa de Elaboración de Tesis de Derecho de la UCV, en la filial Lima Norte, en la sede Los Olivos, promoción 202100, aula C119T1, requiero validar los instrumentos con los cuales recogeré la información necesaria para poder desarrollar mi investigación para optar el título de abogado.

El título de mi tesis es "*Funciones de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho-Lima 2020*", siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, he considerado conveniente recurrir a usted ante su connotada trayectoria y sobre todo porque es experto en temas jurídicos y/o investigación jurídica.

El expediente de validación, que le hago llegar contiene:

- Carta de presentación
- Certificado de validez de contenido de los instrumentos
- Matriz de consistencia
- Instrumento

Expresándole mi sentimiento de respeto y consideración, me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.



Oyola Cavero, Mario Miguel
D.N.I: 42401176

ANEXO 10: CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DE LOS INSTRUMENTOS

I. DATOS GENERALES

Apellidos y nombres del experto: Dr. Tito Capcha Carrillo.

Institución donde labora: Universidad Cesar Vallejo.

Especialidad: Doctor en Derecho.

Instrumento de evaluación: Guía de Entrevista.

Autor del instrumento: Oyola Cavero, Mario Miguel

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

CRITERIOS	INDICADORES	INACEPTABLE						MINIMAMENTE ACEPTABLE			ACEPTABLE			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Los ítems están redactados con lenguaje apropiado y libre de ambigüedades acorde con los sujetos muestrales												X	
2. OBJETIVIDAD	Las instrucciones y los ítems del instrumento permiten recoger la información objetiva sobre la variable, en todas sus dimensiones en indicadores conceptuales y operacionales.												X	
3. ACTUALIDAD	El instrumento demuestra vigencia acorde con el conocimiento científico, tecnológico, innovación y legal inherente a la variable.												X	
4. ORGANIZACIÓN	Los ítems del instrumento reflejan organicidad lógica entre la definición operacional y conceptual respecto a la variable, de manera que permiten hacer inferencias en función a los supuestos, problema y objetivos de la investigación.												X	
5. SUFICIENCIA	Los ítems del instrumento son suficientes en cantidad y calidad acorde con la variable, dimensiones e indicadores.												X	

ANEXO 11: MATRIZ DE CONSISTENCIA

PROBLEMA	OBJETIVOS	CATEGORIZACIÓN											
<p>Problema general</p> <p>¿De qué manera las funciones de la SUTRAN influyen con el transporte informal de personas en la ruta Huacho -Lima, 2020?</p> <p>Problemas específico</p> <p>Sub categoría 1.</p> <p>¿De qué manera la función de supervisión de la SUTRAN influye con el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima, 2020?</p> <p>Sub categoría 2.</p> <p>¿De qué manera la función de fiscalización de</p>	<p>Objetivo general</p> <p>Determinar la relación entre las funciones de la SUTRAN y el transporte informal de personas en la ruta Huacho-Lima, 2020.</p> <p>Objetivos específicos</p> <p>Primer objetivo específico: Determinar la relación entre la función de supervisión de la SUTRAN y el transporte informal de personas en la ruta Huacho-Lima, 2020.</p> <p>Segundo objetivo</p>	<p>Categoría 1: Funciones de la SUTRAN</p> <table border="1" data-bbox="853 451 1765 1297"> <thead> <tr> <th data-bbox="853 451 1140 531">Subcategorías</th> <th data-bbox="1140 451 1426 531">Indicadores</th> <th data-bbox="1426 451 1765 531">Ítems</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="853 531 1140 954"> <p>Sub categoría 1.</p> <p>Función supervisión.</p> </td> <td data-bbox="1140 531 1426 954"> <p>1. plaqueo de vehículos.</p> <p>2. Observación de hora y número de salidas</p> </td> <td data-bbox="1426 531 1765 954"> <p>¿De qué manera se realiza un plaqueo de vehículos para tratar de localizar el transporte informal de personas?</p> <p>¿De qué manera la Observación de horas y números de salida de vehículos, ayudan a detectar el transporte informal?</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="853 954 1140 1297"> <p>Sub categoría 2.</p> <p>Función fiscalización.</p> </td> <td data-bbox="1140 954 1426 1297"> <p>1. controles en carretera</p> <p>2. verificación de documentación en regla</p> </td> <td data-bbox="1426 954 1765 1297"> <p>¿De qué manera los controles en carretera afecta al transporte informal de personas?</p> <p>¿De qué la verificación de la documentación tanto del vehículo como del conductor influye en el transporte informal de</p> </td> </tr> </tbody> </table>			Subcategorías	Indicadores	Ítems	<p>Sub categoría 1.</p> <p>Función supervisión.</p>	<p>1. plaqueo de vehículos.</p> <p>2. Observación de hora y número de salidas</p>	<p>¿De qué manera se realiza un plaqueo de vehículos para tratar de localizar el transporte informal de personas?</p> <p>¿De qué manera la Observación de horas y números de salida de vehículos, ayudan a detectar el transporte informal?</p>	<p>Sub categoría 2.</p> <p>Función fiscalización.</p>	<p>1. controles en carretera</p> <p>2. verificación de documentación en regla</p>	<p>¿De qué manera los controles en carretera afecta al transporte informal de personas?</p> <p>¿De qué la verificación de la documentación tanto del vehículo como del conductor influye en el transporte informal de</p>
Subcategorías	Indicadores	Ítems											
<p>Sub categoría 1.</p> <p>Función supervisión.</p>	<p>1. plaqueo de vehículos.</p> <p>2. Observación de hora y número de salidas</p>	<p>¿De qué manera se realiza un plaqueo de vehículos para tratar de localizar el transporte informal de personas?</p> <p>¿De qué manera la Observación de horas y números de salida de vehículos, ayudan a detectar el transporte informal?</p>											
<p>Sub categoría 2.</p> <p>Función fiscalización.</p>	<p>1. controles en carretera</p> <p>2. verificación de documentación en regla</p>	<p>¿De qué manera los controles en carretera afecta al transporte informal de personas?</p> <p>¿De qué la verificación de la documentación tanto del vehículo como del conductor influye en el transporte informal de</p>											

<p>la SUTRAN influye con el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima, 2020?</p> <p>Sub categoría 3</p> <p>¿De qué manera la función de control y sanción de la SUTRAN influye con el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima, 2020?</p>	<p>específico: Determinar la relación entre la función de fiscalización de la SUTRAN y el transporte informal de personas en la ruta Huacho-Lima, 2020.</p> <p>Tercer objetivo específico: Determinar la relación entre la función de control y sanción de la SUTRAN y el transporte informal de personas en la ruta Huacho-Lima, 2020.</p>			personas?							
		<p>Sub categoría 3.</p> <p>Función control y sanción.</p>	<p>1. imposición de acta de control</p> <p>2. Retención del vehículo</p>	<p>¿Cuáles son las causas más frecuentes al momento en que se realiza una imposición de un acta de control luego de una intervención?</p> <p>¿Cuáles son las causas más frecuentes al momento en que se retiene un vehículo luego de una intervención?</p>							
		<p>Categoría 2: Transporte informal.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Subcategorías</th> <th>Indicadores</th> <th>Ítems</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td> <p>Sub categoría 1.</p> <p>Plaqueo</p> </td> <td> <p>1. Operativos rutinarios e inopinados</p> </td> <td> <p>¿De qué manera realizar operativos rutinarios e inopinados influye en el transporte informal de personas ?</p> </td> </tr> <tr> <td> <p>Sub categoría 2.</p> <p>Aplicación del</p> </td> <td> <p>1. Impuestos al transportista y/o vehículo</p> </td> <td> <p>¿Cuáles son las causas para que se aplique el RENAT (Reglamento</p> </td> </tr> </tbody> </table>			Subcategorías	Indicadores	Ítems	<p>Sub categoría 1.</p> <p>Plaqueo</p>	<p>1. Operativos rutinarios e inopinados</p>	<p>¿De qué manera realizar operativos rutinarios e inopinados influye en el transporte informal de personas ?</p>	<p>Sub categoría 2.</p> <p>Aplicación del</p>
Subcategorías	Indicadores	Ítems									
<p>Sub categoría 1.</p> <p>Plaqueo</p>	<p>1. Operativos rutinarios e inopinados</p>	<p>¿De qué manera realizar operativos rutinarios e inopinados influye en el transporte informal de personas ?</p>									
<p>Sub categoría 2.</p> <p>Aplicación del</p>	<p>1. Impuestos al transportista y/o vehículo</p>	<p>¿Cuáles son las causas para que se aplique el RENAT (Reglamento</p>									

		RENAT		Nacional de Administración de Transporte) ya sea al transportista o al vehículo?	
<p>METODOLOGIA</p> <p>1. Tipo de Investigación: Básica</p> <p>2. Nivel de Investigación: Descriptivo</p> <p>3. Diseño: Cualitativa</p> <p>4. Población: Inspectores de la SUTRAN de Huacho.</p> <p>5. Muestra:</p> <p>05 inspectores de la SUTRAN en Huacho.</p> <p>6. Técnicas:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Análisis documental b. Entrevista <p>7. Instrumento:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Ficha documental b. Cuestionario de preguntas 					

ANEXO 12: PRIMERA GUIA DE ENTREVISTA

Título: Funciones de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima 2020.

Entrevistado: BONIFAZ BONIFAZ WALTER JORGE.

Cargo/profesión/grado académico: INSPECTOR UD LIMA – HUACHO.

Institución: SUTRAN

Objetivo general

Determinar la relación entre las funciones de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima 2020.

1. **¿Dentro de sus funciones de fiscalización en los operativos, como cree Ud. que esto afecta al transporte informal de personas?**

El ingreso del vehículo al depósito y la retención de la licencia de conducir afecta directamente al transporte informal, dado que existe una sanción pecuniaria, y está debe ser pagada para retirar el vehículo del depósito, y al ser una medida preventiva está permitiéndole persuadir a futuro que el conductor de cometer la misma infracción.

Primer objetivo específico:

Determinar la relación entre la función de supervisión de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima 2020.

2. **¿Según sus conocimientos cuáles son los tipos de vehículo utilizados para realizar el transporte informal de personas?**

Los vehículos más comunes para este tipo de actividad informal son los vehículos categoría M1 tipos autos y M2 tipos minivan, cabe señalar que últimamente se ha venido interviniendo a Camionetas de alta gama también realizando el servicio de transporte informal, haciendo un poco más difícil para la identificación del transporte informal porque antes no se veía que estos vehículos realizaran el transporte informal.

3. **¿De qué manera se realiza el plaqueo de vehículos para identificar el transporte informal de personas?**

El plaqueo se realiza por el personal capacitado de la institución en paraderos informales y también en carreteras luego de eso se verifica también en la aplicación fiscamovil, en dónde se ingresa la placa del vehículo, el resultado debería de ser vehículo no identificado, Es decir que no cuenta con autorización ni habilitación vigente para prestar el servicio de transporte de personas.

4. **¿Qué procedimientos realizan los inspectores ante la detección de un vehículo que realiza transporte informal de personas?**

Se procede a solicitar documentos del conductor y se le indica la infracción con la cual se le sancionara, se ingresa el número de placa al aplicativo fiscamovil, y se redacta el acta con el código F1, el acta de internamiento del vehículo, se procede a retirar las placas del vehículo, y ya con la impresión de las actas se le indica al conductor si desea firmar el acta, si se niega a firmar se coloca se negó a firmar, luego el vehículo es llevado al depósito por parte de la PNP.

Segundo objetivo específico:

Determinar la relación entre la función de fiscalización de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima 2020.

5. **¿Cómo se realizan los controles de fiscalización del transporte informal de personas?**

Se realiza mediante los operativos inopinados en paraderos informales ya detectados y en la panamericana, red vial nacional competencia de SUTRAN, se cuenta con apoyo de la policía nacional del Perú, fiscalía de prevención del delito e inspectores de municipalidad procediendo a la clausura del establecimiento donde están los vehículos informales.

6. **¿La verificación de la documentación tanto del vehículo, conductor y pasajeros ayuda a detectar a un transportista informal de personas?**

La verificación de los documentos si ayuda mucho a detectar a un vehículo informal dado que también con ayuda del fiscamovil se verifica si tiene o no autorización correspondiente por el MTC y también que eso genera convicción en el inspector sobre la prestación de un servicio informal y poder levantar un acta con seguridad.

Tercer objetivo específico:

Determinar la relación entre la función de control y sanción de la SUTRAN y el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima 2020.

7. **¿Qué sanción recae luego de la imposición de un acta de control por realizar el servicio de transporte informal?**

Recae la sanción pecuniaria por el monto de 1 UIT S/. 4.400 nuevos soles retención de la licencia de conducir, retiros de las placas (delantera y trasera) y el internamiento del vehículo que al final si esta deuda que genera la imposición del acta de control no es pagada pasaría a ser cobrada de forma coactiva por el área correspondiente de la SUTRAN.

8. **¿Cuáles son los procedimientos que debe seguir el transportista informal luego de la imposición del acta de control y la aplicación de las medidas preventivas (internamiento de vehículo, retiro de placas y retención de licencia de conducir)?**

Hay dos tipos de procedimientos que puede seguir el transportista informal después de haber recibido el acta de control y haberle aplicado las medidas preventivas correspondiente, primero puede hacer su descargo anexando las pruebas correspondientes de que no estuvo haciendo transporte informal y solicitando la nulidad del acta de control. El segundo procedimiento es aceptar la sanción impuesta y realizar el pago de S/. 4.400 soles para luego solicitar por la plataforma virtual de la SUTRAN la solicitud de devolución de placas y licencias de conducir.



FIRMA DEL ENTREVISTADO

WALTER JORGE BONIFAZ BONIFAZ, inspector UD Lima – Huacho.

ANEXO 13: SEGUNDA GUIA DE ENTREVISTA

Título: Funciones de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho-Lima 2020.

Entrevistado/a: RIOS BRAVO FRANKLIN

Cargo/profesión/grado académico: INSPECTOR-UD LIMA – HUACHO.

Institución: SUTRAN

Objetivo general

Determinar la relación entre las funciones de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho-Lima 2020.

1. **¿Dentro de sus funciones de fiscalización en los operativos, como cree Ud. que esto afecta al transporte informal de personas?**

Los operativos contra el transporte informal tanto como en carreteras y en los centros de embarques es un perjuicio económico para estos señores ya que dichos operativos causan que estos no brinden el servicio durante la presencia de la SUTRAN, las cuales crea su malestar para estos señores que de una u otra forma intentan sacarle la vuelta, esto causa que el servicio que realizan muchas veces no sean continuos.

Primer objetivo específico:

Determinar la relación entre la función de supervisión de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho- Lima 2020.

2. **¿Según sus conocimientos cuáles son los tipos de vehículo utilizados para realizar el transporte informal de personas?**

Los vehículos que normalmente realizan este servicio con los M1 (Autos) y M2 (Combis), pero durante el tiempo también se detectó que realizan estos servicios camionetas modernas con lunas polarizadas, que muchas veces son pasadas desapercibidas por lo moderno que son estas y las lunas polarizadas que tienen, también combis y couster que tienen otro tipo de autorización realizan estos tipos de servicio realizando un servicio distinto a lo que se le autoriza.

3. **¿De qué manera se realiza el plaqueo de vehículos para identificar el transporte informal de personas?**

El plaqueo de estos vehículos para identificar de una manera el servicio que realizan se hacen de manera incógnita en los centros de embarques, también se realizan en carreteras, cuya función de hacen de forma rotativa e inter diaria para no causar sospechas, salvaguardar la seguridad de los servidores.

4. **¿Qué procedimientos realizan los inspectores ante la detección de un vehículo que realiza transporte informal de personas?**

Una vez ya detectada el servicio que están realizando el inspector de sutran procede a consignar el acta de control con toda la información recabada y posterior a eso procede a aplicar la medida preventiva de retención de licencia de conducir, el retiro de placa, posteriormente el vehículo es trasladado por los efectivos de la policía nacional al depósito.

Segundo objetivo específico:

Determinar la relación entre la función de fiscalización de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho- Lima 2020.

5. **¿Cómo se realizan los controles de fiscalización del transporte informal de personas?**

Los controles se realizan durante los operativos inopinados ya sea en carretera o en los centros de embarques. Los operativos en carretera normalmente son en las vías nacionales con presencia de policía nacional como fuerza de apoyo, en los centros de embarques se realizan previa coordinación con las municipalidades para la clausura de estas, también con presencia de fiscal de prevención del delito, las autoridades que sean competente en este tipo de servicio.

6. **¿La verificación de la documentación tanto del vehículo, conductor y pasajeros ayuda a detectar a un transportista informal de personas?**

La verificación de la documentación de estos vehículos nos permite recabar la información de la actividad que está realizando si este sea el caso de una informalidad pura, pero la verificación de documentos también nos permite detectar la informalidad conductual que son aquellos vehículos de las empresas de transportes que realizan el servicio con una autorización que no les corresponde de las cuales se convierte en informalidad conductual.

Tercer objetivo específico:

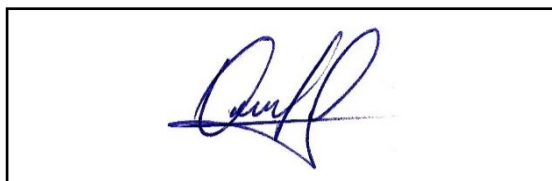
Determinar la relación entre la función de control y sanción de la SUTRAN y el transporte informal de personas en la ruta Huacho- Lima 2020.

7. **¿Qué sanción recae luego de la imposición de un acta de control por realizar el servicio de transporte informal?**

La sanción que recae para el conductor es la retención de licencia como medida preventiva, en el caso para el retiro del vehículo la multa de 1 UIT y el retiro de placa del vehículo, e internamiento vehicular, cuya multa no es pagada dentro de los plazos establecidos en los procedimientos estos pasan a una ejecución coactiva

8. **¿Cuáles son los procedimientos que debe seguir el transportista informal luego de la imposición del acta de control y la aplicación de las medidas preventivas (internamiento de vehículo, retiro de placas y retención de licencia de conducir)?**

Existen 2 paso que normalmente son aplicados la primera es el pago del total de la multa que asciende en 1 UIT posterior a esto hay que llenar una solicitud para la devolución de la placa y la licencia. Segundo el administrado puede realizar el descargo respectivo, hasta solicitar la nulidad de la misma si es conveniente siempre en cuando este demuestre que no realizaba el servicio de transporte informal y dentro del procedimiento administrativo le responderán su solicitud.



FIRMA DEL ENTREVISTADO
FRANKLIN RIOS BRAVO, inspector UD Lima – Huacho.

ANEXO 14: TERCERA GUIA DE ENTREVISTA

Título: Funciones de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima 2020.

Entrevistado: CARLOS DIAZ ORDOÑEZ.

Cargo/profesión/grado académico: INSPECTOR UD LIMA - HUACHO.

Institución: SUTRAN

Objetivo general

Determinar la relación entre las funciones de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima 2020.

1. ¿Dentro de sus funciones de fiscalización en los operativos, como cree Ud. que esto afecta al transporte informal de personas?

En la disminución de este tipo de servicio de transporte, ya que se aplica las medidas preventivas de internamiento del vehículo o retiro de placas y retención de licencia de conducir, al mismo tiempo paran sus operaciones mientras se realizan estos operativos y así cumplimos con nuestra misión de disminuir cada día el transporte informal.

Primer objetivo específico:

Determinar la relación entre la función de supervisión de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima 2020.

2. ¿Según sus conocimientos cuáles son los tipos de vehículo utilizados para realizar el transporte informal de personas?

Los vehículos que mayormente utilizan para realizar el transporte informal en esta ruta son los vehículos de categoría M1 y M2 como autos y minivan, en alguna oportunidad intervine una camioneta 4x4 polarizada y con ayuda de la PNP identificamos al conductor y personas que iban a bordo dándome con la sorpresa que estaba prestando el servicio de transporte de personas sin contar con la autorización, hago hincapié en esto dado que es muy raro ver este tipo de vehículo de alta gama en realizar este servicio.

3. ¿De qué manera se realiza el plaqueo de vehículos para identificar el transporte informal de personas?

Se localiza los puntos críticos en la ciudad donde operan estos vehículos informales ya que utilizan cocheras o la vía pública como paradero, este plaqueo lo realiza personal capacitado por la institución, dado que es muy peligroso si son descubiertos.

4. ¿Qué procedimientos realizan los inspectores ante la detección de un vehículo que realiza transporte informal de personas?

Primero se interviene el vehículo, luego se solicita los documentos correspondientes y se procede a la fiscalizar y realizar las preguntas correspondientes para verificar y/o determinar si realiza el servicio de transporte de personas sin contar con la autorización correspondiente.

Segundo objetivo específico:

Determinar la relación entre la función de fiscalización de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima 2020.

5. ¿Cómo se realizan los controles de fiscalización del transporte informal de personas?

Los controles de fiscalización se realizan mediante operativos inopinados en las vías nacionales y locales donde operan ofertando el servicio, os operativos en estos lugares mayormente se realizan con presencia de PNP, fiscalía e inspectores municipales de la jurisdicción, procediendo finalmente a la clausura del local.

6. ¿La verificación de la documentación tanto del vehículo, conductor y pasajeros ayuda a detectar a un transportista informal de personas?

Si ayuda a detectar la documentación, ya que los vehículos particulares o taxi son los que prestan este tipo de servicio informal, mayoría de conductores tiene licencia de categoría A1 y otros que no cuentan con licencia y sobre los pasajeros verificar que no tengan ningún vínculo con el conductor.

Tercer objetivo específico:

Determinar la relación entre la función de control y sanción de la SUTRAN y el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima 2020.

7. ¿Qué sanción recae luego de la imposición de un acta de control por realizar el servicio de transporte informal?

La sanción que recae luego de la imposición de un acta de control es la multa pecuniaria equivalente a 1 UIT retención de licencia de conducir por 60 días, retiro de placa e internamiento del vehículo encargado por la PNP.

8. ¿Cuáles son los procedimientos que debe seguir el transportista informal luego de la imposición del acta de control y la aplicación de las medidas preventivas (internamiento de vehículo, retiro de placas y retención de licencia de conducir)?

Los procedimientos a seguir son 2: la aceptación de la infracción impuesta y el pago de esta misma; y el otro procedimiento es presentar su descargo con las pruebas correspondientes si no estuviera de acuerdo o cree que vulnera unos de sus derechos, el plazo para presentar el descargo es de 5 días hábiles después de haber sido notificado (entrega del acta de control con la infracción).

A rectangular box containing a handwritten signature in blue ink. The signature consists of stylized, overlapping letters that appear to be 'HN' or similar initials.

FIRMA DEL ENTREVISTADO

CARLOS DIAZ ORDOÑEZ, inspector UD Lima – Huacho.

ANEXO 15: CUARTA GUIA DE ENTREVISTA

Título: Funciones de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima 2020.

Entrevistado: RAÚL MARCOS LLONTOP

Cargo/profesión/grado académico: JEFE DE GRUPO UD LIMA - HUACHO; ECONOMISTA; TITULADO

Institución: SUTRAN.

Objetivo general

Determinar la relación entre las funciones de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima 2020.

1. **¿Dentro de sus funciones de fiscalización en los operativos, como cree Ud. que esto afecta al transporte informal de personas?**

La fiscalización es una tarea compleja que requiere de recursos, personal capacitado y no tiene por qué señalarse que afecta al transporte informal de pasajeros; debemos tomar en cuenta que nuestras funciones de fiscalización, tienen como principal objetivo: el disminuir los riesgos de accidentes de tránsito en las carreteras y evitar situaciones que pongan en peligro la vida de los pasajeros. por ello, los operativos se realizan para fiscalizar y sancionar al transportista informal, quienes no cuentan con autorización del MTC para realizar este tipo de servicio y ponen en riesgo la integridad de los usuarios.

Primer objetivo específico:

Determinar la relación entre la función de supervisión de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima 2020.

2. **¿Según sus conocimientos cuáles son los tipos de vehículo utilizados para realizar el transporte informal de personas?**

Podemos anotar que las unidades comúnmente utilizadas en esta ruta: son los vehículos sedan y minivan que representan vehículos de categorías M1 y M2, también se han verificado que camionetas 4x4 están realizando este tipo de servicios, haciendo más difícil para el inspector detectarlos en un operativo.

3. **¿De qué manera se realiza el plaqueo de vehículos para identificar el transporte informal de personas?**

Para ello contamos con el aplicativo fiscamovil; herramienta que nos provee la entidad para poder identificar la unidad vehicular. En cuanto también el plaqueo también se realizan en parados informales o zonas de embarques y desembarques de pasajeros, en panamericanas por personas autorizados y capacitados por la institución.

4. **¿Qué procedimientos realizan los inspectores ante la detección de un vehículo que realiza transporte informal de personas?**

Realiza la verificación documentaria (no cuenta con autorización; cuenta con autorización de autoridad no competente; cuenta con autorización emitida por el MTC con modalidad distinta) e igualmente corrobora que efectivamente se esté efectuando el servicio de traslado de personas. Ante esos supuestos el inspector procederá al levantamiento del acta de control correspondiente.

Segundo objetivo específico:

Determinar la relación entre la función de fiscalización de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima 2020.

5. **¿Cómo se realizan los controles de fiscalización del transporte informal de personas?**

Estos controles principalmente son desarrollados por el grupo de operativos especiales – GOES - de nuestra UD – LIMA con apoyo de PNP, fiscalía de prevención del delito, inspectores municipales en paraderos informales.

6. **¿La verificación de la documentación tanto del vehículo, conductor y pasajeros ayuda a detectar a un transportista informal de personas?**

Si, la verificación de la documentación y la validación de los mismos en nuestro aplicativo fiscamovil ayudan a detectar, quizás nuestras dos fuentes más confiables para poder certificar que el vehículo están realizando el servicio de transporte informal y así poder levantar el acta correspondiente.

Tercer objetivo específico:

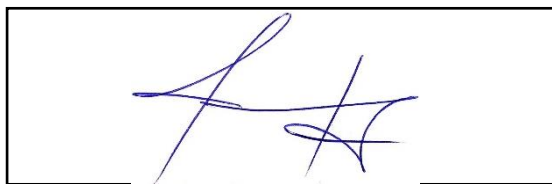
Determinar la relación entre la función de control y sanción de la SUTRAN y el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima 2020.

7. **¿Qué sanción recae luego de la imposición de un acta de control por realizar el servicio de transporte informal?**

Recae la infracción F1: infracción de quien realiza actividad de transporte sin autorización, con responsabilidad solidaria del propietario del vehículo; calificada como "muy grave", multa s/ 4,400 (01 UIT), las medidas preventivas de retención de licencia de conducir y placas de rodaje (de no contar con depósito oficial)

8. **¿Cuáles son los procedimientos que debe seguir el transportista informal luego de la imposición del acta de control y la aplicación de las medidas preventivas (internamiento de vehículo, retiro de placas y retención de licencia de conducir)?**

Se debe de pagar la multa por la infracción y realizar tramite virtual de la solicitud correspondiente y si no está de acuerdo el transportista con el acta de control impuesta, puede presentar su descargo dentro de plazo de ley presentando pruebas que avalen su descargo y así solicitar la anulación de esta acta impuesta por el inspector.



FIRMA DEL ENTREVISTADO

RAUL MARCO LLONTOP, jefe de grupo UD Lima – Huacho.

ANEXO 16: QUINTA GUIA DE ENTREVISTA

Título: Funciones de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima 2020.

Entrevistado/a: SERPA BUSTAMANTE GUILLERMO.

Cargo/profesión/grado académico: INSPECTOR-UD LIMA - HUACHO

Institución: SUTRAN.

Objetivo general

Determinar la relación entre las funciones de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima 2020.

1. **¿Dentro de sus funciones de fiscalización en los operativos, como cree Ud. que esto afecta al transporte informal de personas?**

Los operativos afectan directamente al transporte informal ya que en los instantes que se realizan, los vehículos son retenidos y sancionados en las mismas circunstancias también les afecta porque los que no son intervenidos para sus actividades y eso es una afectación para ellos, ya que dejan de lucrar prácticamente con la vida y seguridad de las personas porque no tiene documentación en regla y ponen en riesgo a sus pasajeros.

Primer objetivo específico:

Determinar la relación entre la función de supervisión de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima 2020.

2. **¿Según sus conocimientos cuáles son los tipos de vehículo utilizados para realizar el transporte informal de personas?**

Los vehículos utilizados para este tipo de servicio informal son comúnmente los de tipos M1 (autos) M2 (minivan) pero también se tiene conocimiento que camionetas tipo HILUX (4x4) lo cual se hace mucho más difícil la identificación porque hasta hace poco no era común ver ese tipo de vehículos realizando transporte informal porque van con lunas polarizadas y a mucha velocidad.

3. **¿De qué manera se realiza el plaqueo de vehículos para identificar el transporte informal de personas?**

El plaqueo de estos vehículos se realiza de manera muy cuidadosa para cuidar a integridad de los servidores que la realizan, se hacen mayormente en los centro o paraderos informales y en las carreteras con el fin de identificar la cantidad de salidas y los vehículos con informalidad pura para que al momento de intervenirlos tenga la certeza de quienes son.

4. **¿Qué procedimientos realizan los inspectores ante la detección de un vehículo que realiza transporte informal de personas?**

Una vez que se verificó que el vehículo realiza transporte informal de personas se procede a levantar el acta de control tipificado como F1, al mismo tiempo a se procede a aplicar las medidas preventivas como retención de licencia de conducir, retiro de placas (delantera y posterior) para después poner a disposición a la PNP para su internamiento en el depósito al vehículo.

Segundo objetivo específico:

Determinar la relación entre la función de fiscalización de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima 2020.

5. **¿Cómo se realizan los controles de fiscalización del transporte informal de personas?**

Los controles de fiscalización del transporte informal de personas se realizan en carreteras (vía nacional) que es competencia de SUTRAN o en paraderos informales en compañía de la PNP, fiscalía de prevención del delito y fiscalizadores de la municipalidad de la jurisdicción donde nos encontramos para luego de ser sancionado. Si el operativo fue en paraderos informal se procederá a la clausura por parte de inspectores municipales y si el operativo fue en panamericana será sancionado con el acta de control y las medidas preventivas ya antes mencionados.

6. **¿La verificación de la documentación tanto del vehículo, conductor y pasajeros ayuda a detectar a un transportista informal de personas?**

La verificación de la documentación del vehículo, conductor y pasajeros nos ayudan o quizás sea la única fuente que tengamos para detectar si es o no un transportista informal, porque de ahí recabamos la información para al final llegar a una conclusión y poder levantar un acta de control, también nos ayuda ya con el plaqueo realizados por los compañeros a detectar si el vehículo intervenido y verificando la documentación si el vehículo es informal puro o conductual. Lógico que toda esta información se hace o realiza ingresando al aplicativo fiscamovil lo cual es una gran ayuda para los inspectores.

Tercer objetivo específico:

Determinar la relación entre la función de control y sanción de la SUTRAN y el transporte informal de personas en la ruta Huacho - Lima 2020.

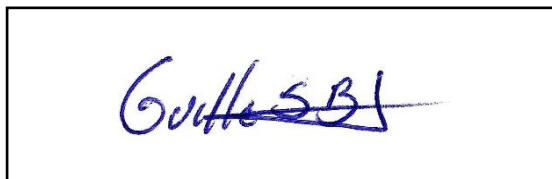
7. **¿Qué sanción recae luego de la imposición de un acta de control por realizar el servicio de transporte informal?**

La sanción que recae para un transportista después de levantar un acta de control es la multa pecuniaria de s/. 4.400 nuevos soles (1 UIT), retiro de placas, internamiento del vehículo hasta que se realice el pago correspondiente, todo esto es sanción para el dueño del vehículo, la retención de licencia de conducir por 60 días para el conductor. Hay que tener en cuenta que si no realiza el

pago dentro de los plazos que manda la norma, esta deuda pasara a realizarse de manera coactiva por el área correspondiente de la institución.

8. ¿Cuáles son los procedimientos que debe seguir el transportista informal luego de la imposición del acta de control y la aplicación de las medidas preventivas (internamiento de vehículo, retiro de placas y retención de licencia de conducir)?

Existen dos procedimientos que puede seguir el transportista luego de la imposición de un acta de control y aplicado las medidas preventivas, el primero sería realizar el pago correspondiente que es equivalente a 1 UIT luego presentar el Boucher en la plataforma virtual, llenar un formulario y solicitar la devolución de placas, retención de licencia de conducir y liberar el vehículo si este fue internado en un depósito. El otro procedimiento sería realizar dentro del plazo de Ley su descargo correspondiente sino está de acuerdo con el acta impuesta, mostrando pruebas que no estuvo realizando transporte informal, lo cual dentro del descargo deberá solicitar la nulidad del acta impuesta, la devolución de placas y licencia de conducir, lo cual la institución evaluará con las pruebas correspondiente y contestará en el plazo concedido por Ley.



FIRMA DEL ENTREVISTADO

GUILLERMO SERPA BUSTAMANTE, inspector UD Lima – Huacho.

ANEXO 17: PRIMERA GUIA DE ANALISIS

Guía de análisis de fuente documental – Decreto Supremo	
Identificación de la fuente: Decreto Supremo N° 006-2015-MTC : ROF de la SUTRAN	
Texto relevante	Análisis
<p>“La SUTRAN [...] tiene competencia para normar, supervisar, fiscalizar y sancionar las actividades del transporte terrestre de personas, carga y mercancías en los ámbitos nacional e internacional y las actividades vinculadas con el transporte de mercancías en el ámbito nacional” (artículo 2, párr. 1).</p>	<p>Según ley se determina específicamente a la SUTRAN como ente fiscalizador y sancionador en actividades de transporte, específicamente verificando que los vehículos de transporte de mercancías y carga, así como de servicios complementarios, cumplan con las regulaciones establecidas en la normativa.</p>
PONDERAMIENTO	<p>La autoridad de la SUTRAN en materia de fiscalización, supervisión y sanción se aplica a las personas naturales y jurídicas que desempeñen actividades de transporte terrestre nacional e internacional de personas, mercancías y cargas, así como a los agentes públicos o privados que brinden servicios complementarios para las actividades antes mencionadas. Por lo que tiene el derecho de supervisar, verificar y sancionar el cumplimiento de la normativa relacionadas con el tránsito y el Reglamento Nacional de Vehículos. En tal sentido, la SUTRAN tiene personería jurídica de derecho público interno, con autonomía administrativa, técnica, funcional y presupuestal, fundamentándose en considerar al transporte terrestre de personas, mercancía y carga como actividad económica básica necesaria y de uso público, en interés nacional.</p>

Guía de análisis de fuente documental – Directiva	
Identificación de la fuente: Directiva N° 007-2011-2-SUTRAN – Directiva que establece el plan de acción de fiscalización de vehículos que prestan el servicio de transporte de personas de manera informal.	
Texto relevante	Análisis
<p>“Establecer un mecanismo de trabajo que contemple todas las actividades necesarias como los alcances legales, operativos y de coordinación entre autoridades [...], estrategias de intervención específicas en función de la realidad de cada zona donde se ubica la informalidad, con la finalidad de [...] reorientar al servicio de transporte informal a brindar un servicio en el marco de los Reglamentos Nacionales, a fin de mantener una competencia leal y acorde a los niveles de calidad de servicio exigido en la Ley de transporte y tránsito ” (título II).</p>	<p>Es importante establecer una normativa en base a la realidad que se presenta en cada ciudad, para que la regulación vaya acorde a las situaciones encontradas, involucrando todos los aspectos, teniendo de esta forma una base legal para los funcionarios de la entidad, asimismo, permitirles actuar de manera ordenada y correcta, por la implicancia legal a la que se enfrenta.</p>
PONDERAMIENTO	<p>Se considera que, en base a información estadística de la SUTRAN, con relación a las fiscalizaciones que realiza, se demuestra que existe un aumento en el índice que transporte informal, es decir, aquel que se realiza sin la autorización correspondiente, o que se realiza en una modalidad o zona distinta a la autorizada; razón suficiente por la que se establece medidas que ayuden a consolidar la fiscalización, control y sanción de las funciones de la entidad.</p>

ANEXO 18: SEGUNDA GUIA DE ANALISIS

Guía de análisis de fuente documental – Decreto Supremo	
Identificación de la fuente: Decreto Supremo N° 006-2015-MTC – ROF de la SUTRAN	
Texto relevante	Análisis
“Supervisar, [...] los servicios de transporte terrestre en los ámbitos nacional e internacional” (artículo 3, inciso a)	Básicamente, la SUTRAN vela por el correcto funcionamiento de los servicios de transporte en la red vial, incluyendo a los conductores y operadores de este servicio.
“Supervisar [...] los servicios complementarios y vinculados que brinden los agentes públicos o privados relacionados al sector” (artículo 3, inciso b)	En este aspecto, la SUTRAN debe también regular a todas aquellas instituciones o concesionarias que brindan servicios complementarios con el transporte y tránsito terrestre.
“Supervisar [...] el cumplimiento de las normas relacionadas con el tránsito en el ámbito de la red vial nacional, departamental o regional y las establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos” (artículo 3, inciso c)	En uso de la normativa vigente referente al transporte y tránsito terrestre, la SUTRAN custodia el cumplimiento de dichas normas para garantizar la seguridad de las personas que prestan y brindan el servicio.
PONDERAMIENTO	<ol style="list-style-type: none"> 1. La acción de supervisión, en conjunto con las demás, hace posible la orientación hacia la formalización del transporte terrestre y la seguridad vial, promoviendo de esta manera el bienestar y desarrollo de los usuarios de la red vial. 2. El ámbito que supervisa la SUTRAN es amplio, pero el óptimo para poder concientizar en cuanto al cumplimiento de la norma.

Guía de análisis de fuente documental – Decreto Supremo	
Identificación de la fuente: Decreto Supremo N° 006-2015-MTC – ROF de la SUTRAN	
Texto relevante	Análisis
“[...] fiscalizar [...] los servicios complementarios y vinculados que brinden los agentes públicos o privados relacionados al sector” (artículo 3, inciso b)	Es importante incluir a los agentes públicos y privados para la verificación del correcto funcionamiento, evitando infracciones o irregularidades.
“[...] fiscalizar [...] el cumplimiento de las normas relacionadas con el tránsito en el ámbito de la red vial nacional, departamental o regional y las establecidas en el Reglamento Nacional de Vehículos” (artículo 3, inciso c)	Mediante la competencia de fiscalización, la SUTRAN verifica que los conductores u operadores estén cumpliendo con la normativa, en base a leyes con procedimientos establecidos vinculados al sector en el ámbito de su competencia.
PONDERAMIENTO	<ul style="list-style-type: none"> · La acción de fiscalización, al igual de todas las funciones que le competen a la SUTRAN, son primordiales para la detección de irregularidades dentro del sector. · Es importante establecer que la tarea de fiscalización se da en diversos escenarios, para poder lograr una mejor verificación del cumplimiento de las normas.

Guía de análisis de fuente documental – Decreto Supremo	
Identificación de la fuente: Decreto Supremo N° 006-2015-MTC – ROF de la SUTRAN	
Texto relevante	Análisis
“[...] Sancionar la contravención a la normativa en materia de transporte y tránsito terrestre y el Reglamento Nacional de Vehículos, y otras normas sobre la materia” (artículo 3, inciso e)	La SUTRAN tiene la competencia de imponer las sanciones correspondientes a los conductores, operados, instituciones que incurren con la normativa.
“[...] Ejecutar las sanciones derivadas de la fiscalización de los servicios de transporte terrestre y de los servicios complementarios, así como del tránsito terrestre y del control de pesos y medidas vehiculares” (artículo 3, inciso f)	Respaldado sobre la base legal, la SUTRAN debe ejercer la potestad administrativa sancionadora sobre las infracciones incurridas durante la fiscalización, respetando la normativa y sanciones establecidas.
PONDERAMIENTO	<ol style="list-style-type: none"> 1. La SUTRAN por medio de la Gerencia de Procedimientos y Sanciones en cumplimiento de sus competencias, ejerce la potestad sancionadora en cuanto a los resultados del proceso supervisión, fiscalización y control. 2. Es importante, llevar a cabo la fiscalización de manera óptima para evidenciar las faltas cometidas, mediante el levantamiento de actas de control, imposición de papeletas, actas de verificación y formularios por infracciones.

ANEXO 19: TERCERA GUIA DE ANALISIS

Guía de análisis de fuente documental – Directiva	
Identificación de la fuente: Directiva N° 007-2011-2-SUTRAN – Directiva que establece el plan de acción de fiscalización de vehículos que prestan el servicio de transporte de personas de manera informal.	
Texto relevante	Análisis
“[...] El plaqueo consiste en identificar, constatar y anotar las PLACAS de las unidades que realizan el servicio informal durante todo el día (24 horas), a través de cualquier medio que permita registrar e identificar a las unidades, cada hora durante 7 días” (inciso 4.3)	Este procedimiento es relevante para obtener un registro de todos los vehículos que transitan por la zona, y al realizarse de manera permanente, se lograra establecer los horarios de inicio a fin del servicio.
PONDERAMIENTO	<p>El plaqueo dentro de la supervisión de la SUTRAN, es una técnica que permite obtener mucha información importante para las acciones a realizar en cuanto a fiscalización.</p> <p>Realizar un buen plaqueo va permitir saber las características del servicio informal, la frecuencia con la que se repite la placa del vehículo, y las necesidades de los pasajeros. Dicho de otra manera, permite determinar el índice de la informalidad.</p>

Guía de análisis de fuente documental – Decreto Supremo	
Identificación de la fuente: Decreto Supremo N° 017-2009-MTC : RENAT	
Texto relevante	Análisis
“[...] Regula los estándares óptimos y requisitos necesarios para la prestación del servicio de transporte terrestre y es competente para gestionar y fiscalizar el servicio” (artículo 9)	La fiscalización del servicio de transporte, en relación a las leyes, es función de la SUTRAN, por ende es importante tener en cuenta los estándares establecidos en la presente ley, para verificar un correcto funcionamiento de las unidades, desempeño de los conductores, instituciones complementarias.
PONDERAMIENTO	El objetivo general del RENAT es de determinar los requisitos y características técnicas que deben cumplir todos los vehículos para brindar el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías. Garantizando la seguridad del usuario, resguardo de la infraestructura vial y medio ambiente.

ANEXO 20: CUARTA GUIA DE ANALISIS

Guía de análisis de fuente documental – Directiva	
Identificación de la fuente: Directiva N° 007-2011-2-SUTRAN – Directiva que establece el plan de acción de fiscalización de vehículos que prestan el servicio de transporte de personas de manera informal.	
Texto relevante	Análisis
“[...] Fuentes de información a los que se debe recurrir [...] registra información obtenida del plaqueo en la cual podemos conocer quienes realizan este servicio, con que autorización lo hacen, si cuentan con SOAT, CITV, entre otros datos” (inciso 4.4)	Es relevante obtener información documentaria para la verificación de informalidad, por ello se recurre a realizar la matriz de datos donde se especifica datos del propietario, SOAT, autorizaciones, certificado de inspección técnica vehicular, que tipo de actividad económica presenta en la SUNAT, con la finalidad de verificar la formalidad y cumplimiento de la normativa.
PONDERAMIENTO	La fiscalización de documentación es primordial, ya que es la principal fuente para verificar el cumplimiento de cierta documentación básica para el conductor, este procedimiento facilita las labores y permite la imposición de sanciones legales según la ley.

Guía de análisis de fuente documental – Directiva	
Identificación de la fuente: Directiva N° 007-2011-2-SUTRAN – Directiva que establece el plan de acción de fiscalización de vehículos que prestan el servicio de transporte de personas de manera informal.	
Texto relevante	Análisis
“[...] Para demostrar que la unidad de transporte está brindando un servicio distinto al que está autorizado o simplemente no está autorizado, será necesario levantar una ACTA DE CONTROL por el inspector de SUTRAN” (inciso 4.7)	El llenado de documentación es fundamental para la acumulación de evidencias de las infracciones cometidas. Por ello, el acta de control es la prueba de la fiscalización realizada, asimismo, se logra obtener mayor información, pero es sumamente importante el llenado correcto de dicha acta para la validez del mismo.
PONDERAMIENTO	El consignamiento<< de la Acta con las respuestas obtenidas por el usuario del servicio, transportistas o conductor deben ser plasmadas en dicho documento, asimismo la veracidad de la misma depende del inspector a cargo. En cuanto al uso de todas las herramientas durante la fiscalización, permitirá una evaluación más ordenada y veraz, logrando de esta manera ir identificando la informalidad en el sector.