



**ESCUELA DE POSGRADO**

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**Fiscalización y Prevención de los accidentes de tránsito  
de la Superintendencia de Transporte Terrestre de  
Personas, Carga y Mercancías, 2018.**

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

**Maestra en Gestión Pública**

**AUTORA:**

**Br. Flor de María Stefany Rios Saldaña**

**ASESORA:**

**Dra. Dora Lourdes Ponce Yactayo**


**SECCIÓN:**

**Ciencias Empresariales**

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN**

**Dirección**

**PERÚ - 2018**

	<b>ACTA DE APROBACIÓN DE LA TESIS</b>	Código : F07-PP-PR-02.02 Versión : 09 Fecha : 23-03-2018 Página : 1 de 1
---	---------------------------------------	---

El Jurado encargado de evaluar la tesis presentada por don (a) FLOR DE MARIA STEFANY RIOS SALDAÑA, cuyo título es:

"Fiscalización y Prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018".

Reunido en la fecha, escuchó la sustentación y la resolución de preguntas por el estudiante, otorgándole el calificativo de: 15

Lima, San Juan de Lurigancho 18 de agosto del 2018

  
.....  
Dr. Díaz Dumont Norge Rafael

PRESIDENTE

  
.....  
Dr. Prado López Hugo

SECRETARIO



  
.....  
Dra. Penece Yactayo Dora

VOCAL



Elabora

Dirección de Investigación

Revisó

  
Responsable del SGC



Aprobó

  
Vicerrectorado de Investigación

### **Dedicatoria**

Dedico este trabajo, a las personas que  
perecieron mediante un accidente de tránsito  
y a los deudos que esperan justicia para sus  
familias.

### **Agradecimiento**

Agradezco a todas las personas que fueron partícipes de este trabajo, a los que ayudaron a aplicarlo.

### Declaración de autoría

Yo, Flor de Maria Stefany Rios Saldaña estudiante del Programa de maestría en Gestión Pública de la Escuela de Postgrado de la Universidad César Vallejo, identificado con DNI N° 43613843 con la tesis titulada “Fiscalización y prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de personas de carga y Mercancías, 2018”.

Declaro bajo juramento que:

1. La tesis es de mi autoría.
2. He respetado las normas internacionales de citas y referencias para las fuentes consultadas. Por tanto, la tesis no ha sido plagiada ni total ni parcialmente.
3. La tesis no ha sido autoplagiada; es decir, no ha sido publicada ni presentada anteriormente para obtener algún grado académico previo o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados son reales, no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados y por tanto los resultados que se presenten en la tesis se constituirán en aportes a la realidad investigada.

De identificarse la falta de fraude (datos falsos), plagio (información sin citar a autores), autoplagio (presentar como nuevo algún trabajo de investigación propio que ya ha sido publicado), piratería (uso ilegal de información ajena) o falsificación (representar falsamente las ideas de otros), asumo las consecuencias y sanciones que de mi acción se deriven, sometiéndome a la normatividad vigente de la Universidad César Vallejo.

Lima, 1 de agosto del 2018



Flor de Maria Stefany Rios

DNI N° 43613843

## **Presentación**

Señores miembros del jurado:

Dando cumplimiento a las normas establecidas en el Reglamento de Grados y títulos de la sección de Postgrado de la Universidad César Vallejo para optar el grado de Magíster en Gestión Pública, presentó el trabajo de investigación denominado: “Fiscalización y prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de personas de carga y Mercancías, 2018”, La investigación tiene la finalidad de determinar la relación entre la Fiscalización y prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de personas de carga y Mercancías, 2018. La presente investigación está dividida en siete capítulos: El capítulo I, se consideró la introducción que contiene los antecedentes, fundamentación científica, justificación, problema, hipótesis y objetivos; el capítulo II, referido a las variables de estudio, la operacionalización de las variables, tipo y diseño de investigación, las técnicas e instrumentos; el capítulo III, lo conforma los resultados de la investigación; el capítulo IV la discusión de los resultados; el capítulo V las conclusiones de la investigación, el capítulo VI las recomendaciones , el capítulo VII las referencias bibliográficas y finalmente los anexos.

Espero señores miembros del jurado que esta investigación se ajuste a las exigencias establecidas por la Universidad y merezca su aprobación.

La autora.

## Índice

	Pág.
<b>Carátula</b>	i
Página del Jurado	ii
Dedicatoria	iii
Agradecimiento	iv
Declaratoria de autenticidad	v
Presentación	vi
Índice	vii
Lista de tablas	ix
Lista de figuras	xi
<b>RESUMEN</b>	xii
<b>ABSTRACT</b>	xiii
<b>I. Introducción</b>	
1.1. Realidad problemática	15
1.2. Trabajos previos	20
Antecedente internacional	20
Antecedente nacional	24
1.3. Teorías relacionadas al tema	28
Fiscalización	28
Prevención de accidentes de tránsito	34
1.4. Formulación del problema	41
1.5. Justificación del estudio	42
1.6. Hipótesis	44
1.7. Objetivos	45
<b>II. Método</b>	
2.1. Diseño de investigación	47
2.2. Variables, operacionalización	48
2.3. Población y muestra	52

2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad	54
2.5. Métodos de análisis de datos	58
2.6. Aspectos éticos	59
<b>III. Resultados</b>	
<b>IV. Discusión</b>	77
<b>V. Conclusiones</b>	81
<b>VI. Recomendaciones</b>	84
<b>VII. Referencias</b>	86

### **Anexos**

Anexo 1:	Matriz de consistencia
Anexo 2:	Instrumentos para medir la variable fiscalización
Anexo 3:	Instrumento para medir la variable prevención
Anexo 4:	Confiabilidad cuestionario 1: Fiscalización
Anexo 5:	Confiabilidad cuestionario 2: Prevención
Anexo 6:	Base de datos de la variable fiscalización
Anexo 7:	Base de datos de la variable prevención
Anexo 8:	Certificados de validez de los instrumentos
Anexo 9:	Carta de solicitud que otorga la Escuela de Posgrado
Anexo 10:	Carta de aceptación de la institución
Anexo 11:	Artículo Científico
Anexo 12:	Reporte de accidentes por años



### Lista de tablas

		Páginas
Tabla 1	Operacionalización de la variable de fiscalización	50
Tabla 2	Operacionalización de la variable de prevención	51
Tabla 3	Distribución de Población	52
Tabla 4	Distribución de la Muestra	53
Tabla 5	Interpretación de baremo variable fiscalización	55
Tabla 6	Interpretación de baremo variable prevención	56
Tabla 7	Validez de instrumentos	57
Tabla 8	Escala y valores de la confiabilidad	58
Tabla 9	Confiabilidad de instrumentos	58
Tabla 10	Descripción de los niveles de fiscalización	61
Tabla 11	Descripción de los niveles de investigación	62
Tabla 12	Descripción de los niveles de supervisión	63
Tabla 13	Descripción de los niveles de control	64
Tabla 14	Descripción de los niveles de prevención	65
Tabla 15	Descripción de los niveles de errores de conducción	66
Tabla 16	Descripción de los niveles de mal estado del vehículo	67
Tabla 17	Descripción de los niveles de contexto de circulación	68
Tabla 18	Distribución de frecuencias entre niveles de fiscalización y prevención	69
Tabla 19	Distribución de frecuencias entre el nivel de fiscalización y errores de conducción	70
Tabla 20	Distribución de frecuencias entre el nivel fiscalización y mal estado del vehículo	71
Tabla 21	Distribución de frecuencias entre el nivel de fiscalización y contexto de circulación	72
Tabla 22	Correlaciones entre el nivel de fiscalización y la prevención de accidentes de tránsito	73
Tabla 23	Correlaciones entre el nivel de fiscalización y los errores de conducción	74

Tabla 24	Correlaciones entre el nivel de fiscalización y el mal estado del vehículo	75
Tabla 25	Correlaciones entre el nivel de fiscalización y el contexto de circulación.	76

**Lista de figuras**

		Páginas
Figura 1	Descripción de los niveles de fiscalización	60
Figura 2	Descripción de los niveles de investigación	61
Figura 3	Descripción de los niveles de supervisión	62
Figura 4	Descripción de los niveles de control	63
Figura 5	Descripción de los niveles de prevención	64
Figura 6	Descripción de los niveles de errores de conducción	65
Figura 7	Descripción de los niveles de mal estado del vehículo	66
Figura 8	Descripción de los niveles de contexto de circulación	67
Figura 9	Distribución de frecuencias entre niveles de fiscalización y prevención	68
Figura 10	Distribución de frecuencias entre el nivel de fiscalización y errores de conducción	69
Figura 11	Distribución de frecuencias entre el nivel fiscalización y mal estado del vehículo	70
Figura 12	Distribución de frecuencias entre el nivel de fiscalización y contexto de circulación	71

## Resumen

La investigación titulada “Fiscalización y prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de personas, carga y Mercancías, 2018” tuvo como objetivo general de determinar la relación entre la fiscalización y la prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías, 2018.

La investigación se desarrolló bajo el enfoque cuantitativo; la investigación fue básica con un nivel descriptivo y correlacional; diseño no experimental con corte transversal; la muestra estuvo conformada por 92 Trabajadores de Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías (SUTRAN); los instrumentos de medición fueron sometidos a validez y fiabilidad.

Para realizar la investigación se determinó utilizar dos variables, la primera de fiscalización y la segunda variable de prevención, los cuales determinarían si existe la correlación entre ambas, además como dimensiones de prevención de accidentes de tránsito se determinaron tres las cuales son; errores de conducción, Mal estado del Vehículo y el contexto de circulación.

Se aplicó el estadístico rho de Spearman lo cual determinó la existencia una correlación positiva y significativa entre las variables, con un coeficiente de 780 lo cual indicó una correlación alta entre las variables y  $p = 0.000 < 0.01$ , es decir a una mejor fiscalización es mejor la prevención de los accidentes de tránsito.

***Palabras clave: Fiscalización, Prevención, Accidentes de Tránsito, errores de conducción, Mal estado del vehículo, contexto de circulación.***

## Abstract

This thesis entitled “Inspection and prevention of road accidents of the Superintendency of road transport of people, freight and goods, 2018” had as a main object to determinate the connection between inspection and prevention of the road accidents of the Superintendency of road transport of people, freight and goods, 2018.

The approach of this investigation was quantitative; the research type was basic with a descriptive and correlational level; this investigation had a non-experimental design with cross section; the sample was made up of 92 workers of the Superintendency of road transport of people, freight and goods, (SUTRAN); the measuring instruments were subjected to validity and reliability.

In order to carry out the research, two variables were used, the first one of inspection and the second of prevention, that will determine if there is a connection between both; furthermore, for the prevention of road accidents three aspects were determinated: Driving errors, vehicle in bad condition and the traffic context.

Finally, the Spearman rho test was applied, which determined the existence of a positive and significant correlation between the variables, with a coefficient of 780 which indicated a high correlation between the variables  $y$   $p = 0.000 < 0.01$ , in other words with a better inspection, the prevention of road accidents will be better.

Keywords: Inspection, prevention, road accidents, driving errors, vehicle in bad condition, traffic context.

# **I. INTRODUCCIÓN**

## I. Introducción

### 1.1. Realidad problemática

Actualmente existe la constante preocupación de la población referente a los accidentes de tránsito y los siniestros derivados de los mismos o propios del incumplimiento al ordenamiento normativo de distintas materias, si bien el común de la gente considera que los accidentes de tránsito suceden por caso fortuito, es decir que son causales; queda demostrado que son causados o producidos, sea por factor humano o por intervención de la naturaleza, por tal motivo el presente trabajo se referirá a aquellos que derivan del factor humano, toda vez que es un hecho cierto que toda actividad humana cuenta siempre con un margen de riesgo, el cual al ser superado o transgredido genera la potencialidad de la concretización de ése riesgo, convirtiéndose en una acción peligrosa y que puede desembocar en daños y perjuicios, corroborándose así los factores que originan dicho hecho, motivo por el cual se considera que los mismos pueden ser materia de prevención. Tomemos por ejemplo que en España el sitio virtual de Dirección General de tráfico (2018) informa que en el año 2017 se produjeron un total de 102.233 accidentes de tránsito, en los cuales fallecieron 1.803 personas y otras 139.233 resultaron heridas, por otro lado se informó que 9.546 requirieron el ingreso hospitalario, esto determina que los colectivos vulnerables, peatones, ciclistas y motoristas representan el 46% de todos los fallecidos, en las vías convencionales se registraron el 77 % de los fallecidos en vías interurbanas y más de 500 personas fallecen en accidentes ocurridos en ciudades, en esa línea podemos identificar diversas variables que se encuentran ligadas a las normas de tránsito, transporte y aspectos técnicos vehiculares que influyen directamente en los accidentes de tránsito, puesto que forman parte de una alta tasa estadística de incidencia, como por ejemplo: es el caso de no respetar los límites de velocidad establecidos para el tipo de vía o zonificación, o el caso que se preste servicio sin tener en cuenta las horas de descanso del conductor, o cuando se presta el servicio sin contar con el Certificado de Inspección Técnica debido y vigente, o realizarlo con un vehículo que tuvo un siniestro o participó anteriormente en un accidente de tránsito y no cuenta con un Certificado de Inspección Técnica Extraordinario que permita establecer si la reparación del vehículo fue la idónea, etc.; lo que a todas luces nos evidencia vulneraciones directas los aspectos normativos antes mencionados, demostrando impericia en la conducción o desconocimiento de las normas de tránsito o transporte, o la deficiencia técnica de un vehículo que es usado para el servicio de transporte; por lo que, uno tiende a preguntarse,

¿Cómo se puede prevenir un accidente de tránsito?, ¿Se podría evitar un accidente de tránsito?; pues realizando un análisis pertinente de los índices de las tasas estadísticas correspondiente a las variables y factores que intervienen, facilitará la orientación de recursos que conlleven al establecimiento o disposición de métodos idóneos de prevención, a través de una debida educación y fiscalización, convirtiéndose ello en una inversión pública que puede salvar muchas vidas, y bajar la tasa de mortalidad relacionada a los accidentes de tránsito.

Podemos entender que el binomio regulación y fiscalización, deben encontrarse en una constante sinergia progresiva ascendente y que cuyo fin busque la prevención antes que el castigo, generando conciencia social y una mejor cultura de seguridad vial, por lo que, el ordenamiento normativo vigente establece las denominadas “Condiciones de Acceso y Permanencia”, que funcionan como parámetro de estándar mínimo para mantener el riesgo controlado, durante la prestación de servicio de transporte terrestre, considerándose el cumplimiento de dichas condiciones como conductas diligentes y dentro del marco jurídico, por parte de los agentes prestadores del servicio y aquellos que lo ejecutan.

En lo que corresponde a las entidades públicas, específicamente de aquella encargada de la fiscalización, como lo es la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), cabe destacar que dicha institución, mediante Resolución de Superintendencia N° 053-2014-SUTRAN/01.2 de fecha 26 de setiembre de 2014, dispuso el “*Plan Anual de Fiscalización 2014*” de la Dirección de Supervisión y fiscalización Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, donde define en el literal C) los lineamientos, la Fiscalización Preventiva, la cual señala que “(...) es el conjunto de acciones (entre las principales tenemos las capacitaciones, fiscalización en los puntos de origen de viaje, fiscalización de gabinete), que se realizan para prevenir y evitar posibles problemas en la prestación de servicios de transporte terrestre. Asimismo, con la finalidad que los distintos agentes del servicio de transporte terrestre (empresas, conductores, usuarios) subsanen o corrijan la conducta infractora detectada antes de que se preste el servicio, sin la necesidad de emitir un Acta No Conforme.

En ese sentido, la Fiscalización preventiva que se realiza en el punto de origen de una ruta, consiste en la verificación del cumplimiento de las condiciones de acceso y



permanencia, todo transportista y/o conductor debe cumplir antes de la prestación de cada servicio de transporte, y dichas condiciones se encuentran referidas a actos y/o documentos habilitantes para la prestación y operación del servicio, así como también la operatividad y estado del vehículo usado, ello conforme a la vigente, (SOAT, CITV, Licencia de Conducir Tarjeta Única de Circulación – TUC, Nómina de Conductores, Hoja de Ruta entre otros), y las condiciones mínimas de seguridad en la operatividad del mismo, (neumáticos, cinturones de seguridad, cintas, luces, transmisión señal GPS, extintor, botiquín, entre otros). Para el servicio de transporte terrestre de personas, la fiscalización preventiva se realiza en los terminales públicos y privados autorizados por el MTC.

Para una mejor aplicación de la fiscalización preventiva es necesario la participación de las administraciones de los terminales masivos a fin de difundir el cumplimiento de las normas como un beneficio en la calidad del servicio, y participe en la concientización de los operadores del transporte terrestre”.

En esta resolución del año 2014 elaborada en setiembre, comprende el desarrollo de la fiscalización preventiva, asimismo determina que dentro del desarrollo de las funciones de SUTRAN, establece los lineamientos de medida para elaborar una fiscalización preventiva, asimismo la finalidad de esta fiscalización es realizar un acto preventivo y de esta manera el conductor, transportista, generador de carga, propietario, podría subsanar y acatar las observaciones impuestas, de esta manera se evitaría colocar un Acta no Conforme, para el desarrollo de esta medida de la fiscalización preventiva se necesita la colaboración de los administrados, asimismo para el desarrollo de estas existen garantías de la fiscalización y normas jurídicas establecidas de tal manera que establecen un control para el desarrollo de fiscalizar, en cuanto al problema vigente el de la informalidad en temas uso de vehículos para el traslado de pasajeros sin contar con la debida autorización estos constantemente trasladan a las personas de un lugar a otro y no cuentan con una debida certificación de autorización, y tampoco con el SOAT adecuado en caso de ocurrir un accidente de tránsito por temas de coberturas al ser un vehículo informal no cubriría legalmente referente a daños ocasionados por el accidente de tránsito a las personas afectadas, sin embargo a sabiendas las personas acceden a este tipo de movilidad informal debido a la necesidad de viajar sin tomar las medidas de precaución entonces es necesario

fiscalizar de una manera preventiva para que todos estos factores adicionales no se desarrollen y de esta manera no sucedan accidentes de tránsito.

Mediante este trabajo se podrá definir si existe relación entre la fiscalización y la prevención de los accidentes de tránsito, el cual indicara si los actos de prevención en el uso de la fiscalización servirían para reducir el índice de accidentes de tránsito teniendo en cuenta que un accidente no solo está determinado al factor humano sino también a posibles soluciones que se pueden prever, por ejemplo el mal estado del vehículo, la velocidad que utiliza el conductor como errores de conducción, el contexto de circulación, temas que mediante una debida aplicación de la fiscalización podría minimizar los accidentes de tránsito, a esto aplicaría que es necesario concientizar al conductor para que el desarrollo de sus funciones este pueda realizarlo debidamente, no solo se debe de sancionar si no de enseñar y formar una cultura preventiva la cual minimice los accidentes de tránsito.

### **Según el D.S. N° 017 – 2009 – MTC (22/04/2009)**

#### Artículo 3.- Definiciones

Para efectos de la aplicación de las disposiciones contenidas en el presente Reglamento, se entiende por:

3.1 Abreviaturas: Usadas en el presente Reglamento para los fines del mismo, estas son:

- 3.1.1 AFOCAT.- Asociación de Fondos contra Accidentes de Transito
- 3.1.2 CAT.- Certificado contra accidentes de tránsito
- 3.1.3 CONASEV.- Comisión Nacional Supervisora de Empresas y Valores
- 3.1.4 CITV.- Centro de Inspección Técnica Vehicular
- 3.1.5 DGCF.- Dirección General de Caminos y Ferrocarriles
- 3.1.6 DGTT.- Dirección General de Transporte Terrestre
- 3.1.7 INDECOPI.- Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Propiedad Intelectual.
- 3.1.8 ITV.- Inspección Técnica Vehicular.
- 3.1.9 MINTRA.- Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo.
- 3.1.10 MTC.- Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- 3.1.11 PNP.- Policía Nacional del Perú.

- 3.1.12 RNAT.- Reglamento Nacional de Administración de Transportes
- 3.1.13 RNJV.- Reglamento Nacional de Jerarquización Vial.
- 3.1.14 RTRAN.- Reglamento Nacional de Tránsito.
- 3.1.15 RLC.- Reglamento de Licencias de Conducir
- 3.1.16 RNV.- Reglamento Nacional de Vehículos.
- 3.1.17 SBS.- Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras de Fondos de Pensiones.
- 3.1.18 SOAT.- Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito.
- 3.1.19 SUNARP.- Superintendencia Nacional de los Registros Públicos.
- 3.1.20 SUNAT.- Superintendencia Nacional de Administración Tributaria.
- 3.1.21 SUTRAN.- Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (\*).

(\*) Numeral incorporado por el Artículo 2 del Decreto Supremo N° 063-2010-MTC, publicado el 31 Diciembre 2010.

Según la página Web de SUTRAN - “La **SUTRAN** es el organismo público ejecutor adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones encargado de realizar las siguientes funciones:

- ✓ Supervisar, fiscalizar y sancionar los servicios de transporte terrestre de personas, carga y mercancías.
- ✓ Supervisar, fiscalizar y sancionar los servicios complementarios y vinculados que brinden los agentes públicos o privados relacionados al sector.
- ✓ Supervisar y fiscalizar el cumplimiento de lo establecido en el Reglamento Nacional de Vehículos en materia de pesos y medidas.

Una realidad problemática es también la situación en las que se encuentra el conductor, este puede estar afecto a demasiadas horas manejando y/o cansado es por esa razón que en SUTRAN, se ha establecido un rango de horas de manejo para el conductor que transporta pasajeros, y de no cumplir con la normativa se sancionaría al transportista, se define entonces que la situación del conductor definido por el siguiente autor. Aldea, (2002) sitúan el contexto o la situación en que el conductor conduce. La situación comprende factores físicos (características ambientales del vehículo y de la vía) y no físicos fundamentalmente de carácter social. Esta situación se enmarca en un contexto

social y cultural más amplio. Se indica que las normas y valores sociales intensamente a la conducción, como se puede apreciar en estos gráficos. (p. 5)

## 1.2. Trabajos previos

### Antecedentes internacionales

Puentes (2017) presentó la Tesis Titulada, "*Lineamientos de Seguridad Vial para la Prevención de la Accidentalidad Vial en los Corredores del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), Caso de Estudio Corredor de La Avenida Calle 72 (2012-2017)*", la investigación tuvo como objetivo plantear lineamientos para la prevención de la accidentalidad vial y encontrar las causas de la misma en los corredores del SITP, este sistema cuenta con cerca de 6500 vehículos (sin incluir información del SITP Provisional) y 10 zonas asignadas, la presente investigación se limitó únicamente a la accidentalidad vial de los vehículos asociados a este sistema tomando como base los 5 pilares del Plan Nacional de seguridad Vial, para ello se realizaron 4 mapas de densidad de los accidentes de tránsito correspondientes a los vehículos asociados a la zona de Engativá desde el año 2012 hasta Junio del año 2017, de lo anterior se determinó las zonas de mayor accidentalidad, y distancias desde el evento al paradero más cercano. De las áreas de mayor accidentalidad se seleccionan registros para el análisis basado en la matriz de Haddon, Ruyam, C., posteriormente se realizó el análisis, procesamiento de datos y generación del informe final., una vez procesados y depurados los datos se cargaron a Trans CAD, se crearon mapas de densidad asociando eventos al arco más cercano de la red de transporte y posteriormente se generó un mapa de densidad. Con el propósito de comprobar la tendencia de la información, se crearon mapas por año que evidenciaron el comportamiento de la accidentalidad y posibles zonas de riesgo. Del anterior procesamiento surgen 7 sectores de riesgo, de estos se seleccionó el sector 4 con 366 eventos, el sector que más se ajusta es el número 4 con 366 eventos. Como Hipótesis nula se planteó que más del 50% de los eventos de accidentalidad se generan a una distancia menor o igual a 40 metros del paradero debido a infraestructura deficiente en paraderos y como hipótesis alternativa se planteó que menos del 50% de los eventos de accidentalidad se generan a una distancia menor o igual a 40 metros del paradero debido a infraestructura deficiente en paraderos, obteniendo valor Crítico:  $Z_c = -1,64$  y Valor prueba:  $Z_p = 2,30$ , se rechazó la hipótesis alterna y se acepta la hipótesis nula. siendo la hipótesis alterna la cual determina que las infraestructuras deficientes en los paraderos a menos de 40 % podrán ser el agente causante de estos accidentes, sin embargo esta

hipótesis fue rechazada y se aplicó la hipótesis nula la cual determina que los accidentes de tránsito no tendrían que ser cerca al paraderos previsto que a una distancia de más de 50% se pueden generar ocasionando así más incidencias para su desarrollo y estas no son causadas por las deficiencias de las infraestructuras. Como conclusión la presente investigación probó que los accidentes de tránsito constituyen la segunda causa más grave de la mortalidad en el país, por tanto, la adopción de una política de gestión de riesgos sobre este campo es vital y de aplicación inmediata.

Manzaneda (2013) en la Tesis Titulada “*estudio y análisis del Decreto Supremo N° 420: Control, fiscalización y seguridad vial para disminuir el riesgo de accidentes de tránsito en carreteras y caminos del Estado Boliviano*”, la investigación tuvo como objetivo determinar de que manera la propuesta de una norma complementa al Decreto Supremo N° 420 de control, fiscalización y seguridad vial permitirá mayor eficiencia en la política nacional de gestión de riesgos sobre accidentes de tránsito en las carreteras del país. En ese escenario anacrónico, esta investigación pretendió incorporar al debate un nuevo paradigma en la gestión pública sobre la seguridad vial para iniciar una profunda reflexión, cuyo desenlace sea la adopción de una reingeniería institucional y vigencia de una gerencia de gestión de riesgos frente a centenares de muertos, heridos y otras consecuencias ocasionadas por el servicio de transporte público en Bolivia. En el primer trimestre de 2012, más de 1200 personas fallecieron en accidentes de tránsito, de ellos, alrededor de 400 corresponde a los caminos del Departamento de La Paz. Estos datos constituyen argumentos sólidos para proponer una norma complementaria al Decreto Supremo N° 420 con el propósito de incorporar en la gestión pública la noción de gerencia de riesgos en el campo vial. El trabajo condensó un análisis sobre la trayectoria de las normas sobre los derechos de los usuarios, las causas de los accidentes, la necesidad de un nuevo enfoque sobre el transporte de pasajeros y la socialización de los derechos ciudadanos para un efectivo control social en los caminos del país. La ciencia política ha adoptado entre sus objetos de estudio a la gestión pública y este trabajo responde a esos lineamientos de la disciplina como un aporte para las instituciones estatales, empresas de transporte y pasajeros, una de las causas importantes es el conductor, refiere a los grados de alcohol que esta persona consume y la falta de concientización a la persona previsto que no se involucra en un tema de prevención siendo los operativos de fiscalización entes que podrían prevenir y sancionar a las personas que manejan en estado étlico pero también es responsabilidad del conductor no realizar el acto cuando no se siente en las posibilidades, realizando una comparación de enfoque en nuestro País los conductores

pasan por cursos de sensibilización para la obtención de la licencia de conducir como tema de prevención de accidentes de tránsito sin embargo no se ejecuta la debida concientización previsto que los accidentes de tránsito en su índice según este trabajo tendrá la responsabilidad del conductor. El presente trabajo presenta como conclusión que los accidentes de tránsito constituyen la segunda causa más grave de la mortalidad en el país, por tanto, la adopción de una política de gestión de riesgos sobre este campo es vital y de aplicación urgente e inmediata.

Cesán (2011), en la Tesis Titulada, "*Análisis de los accidentes de tránsito en la provincia de La Pampa en el período-2000-2004*", para el grado de Magister en la Universidad Nacional de Lanús de Argentina, la investigación tuvo como objetivo analizar los accidentes de tránsito que ocurrieron en la provincia de la Pampa, entre enero del 2000 y diciembre del 2004. Se llegó a analizar 17049 accidentes de tránsito, falleciendo 278 personas. Los datos se obtuvieron del Departamento Operativo D3, Jefatura de Policía de la Provincia de La Pampa y del Departamento de Estadística Sanitaria de la provincia. Los resultados que surgieron del análisis son: El aumento de los accidentes de tránsito producidos en La Pampa, siendo los más afectados los hombres con un resultado de 74,7%. La zona urbana es donde se producen el mayor número de accidentes, pero las personas fallecen, con mayor frecuencia en la zona rural. La mayor frecuencia de accidentes y de muertes en estos es diurna. La tasa de mortalidad para el período estudiado es 0,18 por cada 1.000 habitantes. El conocimiento sobre los accidentes de tránsito permitiría establecer políticas para solucionar este grave problema. Los factores determinantes como lugares en los cuales se dan los accidentes de tránsito influyen en el contexto de circulación y mientras uno estudie los factores de las causas de los accidentes de tránsito se puede prevenir si estos son causados por fallas humanas para lo cual la presente investigación tuvo como conclusión que los accidentes de tránsito presentaron en descenso en el período 2000-2002 para ascender hasta el 2004, este dato se comprueba mediante esta investigación, el factor de contexto de circulación en la zona urbana referente a los accidentes de tránsito tienden a ser mayor que en la zona rural, estableciendo así que una de las causas principales de los accidentes de tránsito.

Hernández (2010), en la Tesis Titulada "*evaluación y gestión estratégica para la seguridad vial: ciudad Juárez, México, 2008-2010*" para el grado de Doctor en el Colegio de la Frontera Norte en México, la investigación tuvo como objetivo evaluar los elementos que permitan la puesta en práctica de la política de seguridad vial que promueve el Centro Nacional para la Prevención de Accidentes (Cenapra) de la Secretaría

de Salud en el ámbito local (Ciudad Juárez, Chihuahua). La importancia de este estudio radicó en que se sustentó las instancias relacionadas con la prevención de siniestros viales para que de esta manera rediseñen su visión, su enfoque y las políticas, bajo las dimensiones de una gestión estratégica que en conjunto favorezca la reducción de lesiones y traumatismos derivados de los incidentes del tránsito. México registró un incremento del número de incidentes viales de 248,114 a 466,435 la tasa de crecimiento promedio anual de 5.56% entre 1997 y 2008 (INEGI, 2009) con una tasa de mortalidad de 100,000 habitantes de 20.7%. Para que la investigación realizada por Hernández (2010) diera resultado, se utilizó un diseño mixto, posteriormente se utilizó un cuadro comparativo en los países como Colombia y Chile indicando que las tasas de mortalidad en el tránsito son más bajas con un índice de 11.7 y 13.7 respectivamente (OMS, 2009). En México, el problema es el incremento de vehículos motorizados, el poco espacio público entre los automóviles y los peatones y la baja percepción del riesgo, entre otros; mientras que en México el sector público no desarrolle la coordinación y elaboración de un plan de acción que genere un desempeño aceptable para la disminución de los efectos negativos de la movilidad vial. Siendo la pregunta incipiente el por qué países como Colombia y Chile tienen una menor tasa de mortalidad, y sobre todo, la pregunta central que guía la tesis en mención es; ¿cómo se consigue implementar un enfoque preventivo para la seguridad vial?, esta investigación tuvo como resultado final que la ausencia de un enfoque de gestión estratégica en el manejo de la política de seguridad vial impactó a gran medida la gravedad de los siniestros viales.

Blanco (2010), en la Tesis *Titulada "factores que inciden en los homicidios por accidentes de tránsito terrestre de la zona metropolitana del municipio de san salvador del año 2007 al año 2008"* la investigación tuvo como objetivo determinar cuáles son los factores que inciden en los Homicidios por accidente de Tránsito y las consecuencias jurídicas dentro de un proceso, el Método a escoger fue el hipotético-deductivo, que se caracteriza por pasar de afirmaciones de carácter general, que se caracteriza por pasar de afirmaciones de carácter general, que en esta caso fue lo que se dice, lo que se habla y lo que se estudia de los factores que inciden en los homicidios por accidente de tránsito terrestre, a hechos particulares, en nuestro caso la delimitación a un hecho delictivo que es específicamente el delito de homicidio (Culposo). Como conclusión se determinó los factores de homicidios que inciden más los accidentes de tránsito son por razones de distracción y la falta de atención a señales prioritarias, estos pueden tener daños irreparables, por otro lado, los respectivos permisos de conducir no están capacitando a

los futuros conductores de la mejor forma, la implementación de medios de control en las que se vean necesarios el uso de mediciones de alcohol y drogas, esos causales que determinarían si la responsabilidad del causante es dolosa o culposa.

#### Antecedentes nacionales

López (2016) realizó la Tesis Titulada “Factores de la fiscalización en la calidad del servicio de transporte público urbano en Lima” tuvo como objetivo determinar la influencia de los Factores de Fiscalización en la calidad del servicio de transporte público urbano de Lima, Se trata de una investigación descriptiva de diseño no experimental transversal y descriptivo – explicativo, la muestra fue no probabilístico, factores e instrumentos que permitieron validar el modelo (multivariada) Descriptivo causal, logística ordinal para la demostración las hipótesis. El instrumento de investigación cumplió con sus dos requisitos que son la validez y la confiabilidad que se realizó antes de aplicar la encuesta. La hipótesis General tiene como variables independientes X = Factores de fiscalización variable dependiente Y= Calidad del servicio del transporte público urbano; las hipótesis específicas tienen como variables independientes X1= normatividad vigente del transporte; X2= estudios tránsito y transporte; X3= regulación del transporte y X4= proceso de fiscalización del transporte. Del resultado obtenido del proceso de modulación, se llegó a la conclusión que la Hipótesis General es verdadera, lo que se estarían presentando es la dependencia porcentual de los Factores de fiscalización en la calidad del servicio de transporte público de Lima, en cuanto al coeficiente de Nagalkerke, el cual se tiene que la variabilidad de la calidad del servicio de transporte público se debe al 27.6% por lo que no se aplica los factores de fiscalización de transporte público de Lima. Se afirmó que hay evidencia empírica de que el cumplimiento los factores de fiscalización influye en la calidad del servicio del transporte público urbano en Lima, por lo tanto no se aplica los factores de fiscalización como los estudios en tránsito y transporte cuando se ha demostrado que cuando se fiscaliza esta tiende a influir en la mejora del servicio del transporte terrestre a los ciudadanos, quiere decir que la fiscalización es el medio que influye en los transportistas de regular su servicio, a mayor fiscalización los transportistas son coaccionados a cumplir con la regulación de normas.

Barrera (2016) en la Tesis Titulada “La coordinación entre las instituciones estatales para la implementación de acciones de prevención de accidentes de tránsito: un estudio de caso de las instituciones educativas de Lima metropolitana, durante el 2014-2015”, tuvo como objetivo principal comprender el desarrollo de la coordinación entre



los Ministerios de Transportes y Comunicaciones (MITINCI), Educación (MINEDU), Salud (MINSU) y la Policía Nacional para la implementación de acciones de prevención de accidentes de tránsito, en instituciones educativas de Lima Metropolitana durante el 2014-2015. Los objetivos específicos fueron: Determinar los mecanismos de coordinación entre las instituciones estatales para la implementación de acciones de prevención de accidentes de tránsito en las instituciones educativas de Lima metropolitana, durante el 2014-2015. Describir los problemas en los mecanismos de coordinación entre las agencias estatales para la implementación de acciones de prevención de accidentes de tránsito en instituciones educativas en Lima Metropolitana, durante el 2014-2015, y Explicar las causas de los problemas en los mecanismos de coordinación entre las instituciones estatales para la implementación de acciones de prevención de accidentes de tránsito en instituciones educativas de Lima metropolitana, durante el 2014-2015. Para que esta investigación se utilizó el método mixto, en los cuales define como conclusión que se probó en su totalidad la siguiente hipótesis: La deficiente coordinación entre los Ministerios de Educación, Transportes y Comunicaciones, Salud y la Policía Nacional del Perú, por lo tanto lleva al incumplimiento de la política pública de seguridad vial. Las actividades preventivas y los roles de los actores involucrados en el sistema de seguridad vial son imprecisos. Ello genera un problema público de tránsito.

Del Carpio (2015) en la Tesis Titulada "*Capacidad del Estado peruano en perspectiva comparada para prevenir y sancionar los problemas de seguridad vial vinculados a la alcoholemia*", tuvo como objetivo hacer una revisión sistemática en general, de esta manera evaluó los estudios descriptivos experimentales que miden el impacto del consumo del conductor y la efectividad de las diferentes medidas de limitación al consumo y las alteraciones producidas por el alcohol en el conductor siendo esto una de los factores que provocan los accidentes de tránsito. Para efectos del desarrollo de la investigación, se ha tomado en cuenta como hipótesis que la permisibilidad de las autoridades y una deficiente normativa legal que realmente sancione a los involucrados, la insuficiente o deficiente forma de difusión de los modelos de prevención de accidentes genera en la mayoría de los países altos índices de mortalidad, morbilidad y discapacidad en la población. Además, el consumo de bebidas alcohólicas y drogas son probablemente el factor de riesgo más importante en los accidentes de tránsito. En ese sentido, desde el punto de vista práctico, la investigación es importante pues permitirá conocer las formas como vienen aplicando sus modelos de seguridad vial

y sanciones y la efectividad que estos están teniendo respecto a la problemática de la accidentalidad vial en el Perú, de tal manera que sirva de base para diseñar una propuesta específica. Por lo tanto, el presente trabajo surgió ante la observación de la problemática relacionada con los accidentes de tránsito por el consumo de bebidas alcohólicas y drogas, al ser su combate un problema abordado por políticas públicas y al ser de interés público”, siendo este trabajo cualitativo y desarrollado a través de entrevistas semiestructuradas y enfocándose en la causal de la alcoholemia como principal factor de accidentes de tránsito desarrollando la investigación en el Ministerio de Transporte y la Municipalidad de Lima, asimismo SUTRAN informó que el incremento de los accidentes de tránsito está en aumento, para lo cual se facilitó normas y realizó campañas con las autoridades responsables, referente a las escuelas de conductores estas sensibilizan al infractor cuando ha sido inhabilitado mediante las clases que otorgan y durante la suspensión de la licencia de conducir para poder acceder a una nueva debe aprobar un curso de seguridad vial y sensibilización para lo cual incluye el desarrollo de un examen psicológico, y 40 horas lectivas en un periodo no más de un mes costo del conductor el mismo que deberá tener una certificación y acreditación de la entidad autorizada por el Ministerio de Transporte, el desarrollo de estas deben de ser con la actualización de normas de tránsito y las normas penales que reprimen la conducción en estado de ebriedad, técnicas de conducción. asimismo se ha previsto en este caso cuando una licencia de conducción es suspendida los conductores sacan un duplicado la misma este acto debe ser sancionada, en cuanto se realice la fiscalización de campo y la detección de los vehículos con papeletas se realizan por medios electrónicos computarizados en la vía pública, SUTRAN es la entidad encargada de recaudar y administrar los recursos provenientes de las multas por infracciones de tránsito, así como de la supervisión, detección de infracciones, imponer las sanciones y aplicar medidas preventivas que correspondan por el incumplimiento de las disposiciones legales del transporte terrestre y las normas legales en caso de alcoholemia son las necesarias y solo diría que faltan complementarlas y así como involucrar a las autoridades y ciudadanía, en conclusión SUTRAN; tiene como finalidad salvaguardar la vida ya que la misión es; Supervisar el cumplimiento de la normatividad de los servicios de transporte y tránsito terrestre de competencia nacional, velando por la seguridad y la calidad de los servicios a favor de los usuarios, teniendo como visión el tener un país integrado interna y externamente, con servicios e infraestructura de transportes y comunicaciones, que satisfagan a usuarios y operadores, para lo cual se debe de garantizar el acceso a todos los ciudadanos.

Ysla (2015), en la Tesis Titulada “*Factores de la Fiscalización en los Accidentes de Tránsito del Transporte Terrestre por Carretera en la Red Vial Nacional 2015*”, tuvo como objetivo demostrar que la fiscalización en el cumplimiento de las normas de transporte y tránsito terrestre por parte de los conductores de vehículos motorizados y peatones usuarios de la red vial nacional si influye en los accidentes de tránsito, en ese contexto se diseñó el marco teórico y la matriz de consistencia, en donde se definieron las variables, factores e instrumentos que permitieron validar el modelo (multivariada) Descriptivo causal, logística ordinal para la demostración de las hipótesis respectivas. El método que se presentó fue hipotético – deductivo, el cual permitió al investigador realizar una combinación entre la reflexión racional con las observaciones de la variable a investigar (accidentes de tránsito) donde se observó el fenómeno estudiado, como son los accidentes de tránsito, al estudiarlo se llegó a la creación de la siguiente hipótesis: Existe influencia empírica en los usuarios (Conductor, peatón) en el cumplimiento de las normas de transporte y tránsito terrestre por carretera de la red vial nacional por accidentes de tránsito. Para explicar se consideró: El Reglamento Nacional de Administración de Transporte aprobado por Decreto Supremo N° 017-2009-MTC que regula el acceso y permanencia en el servicio público de transporte terrestre de personas y mercancías, como variables independientes tuvo XA= Cumplimiento de las normas de transporte terrestre, XB= Cumplimiento de las normas de tránsito e Y= Los Accidentes de Tránsito en la red vial nacional; que es la consecuencia del no cumplimiento de las normas de transportes y tránsito terrestre. Del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, se desprendió dos sub variables X1= Cumplimiento de la norma de transporte de personas; X2= Cumplimiento de la norma de transporte de mercancías y del Texto Único del Reglamento Nacional de Tránsito se desprendió dos sub variables X3= Cumplimiento de las normas de tránsito por parte del conductor y X4 = Cumplimiento de la documentación establecida en la norma de tránsito. Del resultado obtenido del proceso de modulación, se concluyó que la hipótesis general es verdadera, en ese contexto, se puede afirmar que hay evidencia empírica que el cumplimiento de las normas de transporte y tránsito terrestre por carretera influye en los usuarios (Conductor, peatón) de la red vial nacional por accidentes de tránsito.

Pinedo (2012), en la Tesis Titulada “*Plan de monitoreo del mantenimiento vial del transporte terrestre y prevención de accidentes en la carretera: Ayacucho - Abancay, 2012*”, la investigación tuvo como objetivo determinar la relación que existe entre el Monitoreo del Mantenimiento Vial del Transporte Terrestre y Prevención de Accidentes

en la carretera: Ayacucho-Abancay, 2012, en esta investigación se evaluó la influencia positiva que tiene el monitoreo para la existencia de una buena prevención de accidentes de tránsito. El tipo de investigación fue básica descriptiva con un diseño no experimental transversal correlacional. Se analizó a la población mediante las ocurrencias de los accidentes viales del transporte terrestre obtenidas en las Comisarías de la Policía Nacional del Perú (PNP), que en el año de estudio fueron distribuidas en las Direcciones de la PNP de los Departamentos de Ayacucho y Apurímac (Abancay). Los datos obtenidos fueron empleando las siguientes técnicas: Técnica basada en el Diligenciamiento del Formulario PCAT (Proyecto Comisarías: Accidentes de Tránsito), Técnica de la observación, Técnica del fichaje, La encuesta. La presente investigación tuvo como conclusión que el Monitoreo del Mantenimiento Vial del Transporte Terrestre está relacionado directamente con la Prevención de Accidentes en la carretera: Ayacucho-Abancay, 2012.

### **1.3 Teorías relacionadas al tema**

#### **Fiscalización**

##### **Definiciones de Fiscalización**

Según Adam (1996), definieron que la fiscalización “Es la acción por medio de la cual se evalúan y revisan las acciones de gobierno considerando su veracidad, racionalidad y el apego de la ley” (p.8).

Es decir, que la fiscalización, es el conducto regular con el cual se evalúan y revisan acciones de Estado, lo cual para ejecutar dicho procedimiento tiene que estar regulado mediante la normativa vigente, previsto que siempre tiene que contar con las garantías pertinentes para su desarrollo.

Para Trejo (2016), define que la fiscalización “Es el proceso mediante el cual se lleva a cabo la revisión, inspección y evaluación exhaustiva de la gestión pública (p.9).

De acuerdo con Trejo (2016), el proceso de fiscalización se lleva a cabo mediante la revisión, inspección y evaluación, estos tres elementos son necesarios para su desarrollo previsto que mediante una debida inspección se procedería a desarrollar la fiscalización siempre estableciendo las garantías necesarias y estas deben de estar acompañadas de las normas jurídicas vigentes.

Según la ley N° 27181, en su artículo 9 define a la supervisión y fiscalización, como la principal responsabilidad del estado para garantizar la vigencia de reglas claras, eficaces, transparentes y estables en la actividad del transporte. Por tal motivo procura la existencia de una, fiscalización eficiente, autónoma, tecnificada y protectora de los intereses de los usuarios.

Previsto que la informalidad en el transporte es un problema fundamental, una manera de controlar esta creciente informalidad es mediante la Fiscalización, la cual mediante los controles pertinentes tienden atenuar y bajar el índice de informalidad para prevenir, ya sea entre estos los accidentes de tránsito o los asaltos en las carreteras, mediante la informalidad también sucedes actos delictivos y parte de la fiscalización es el control de reducir cualquier índice que podría provocar algún tipo de accidente de tránsito.

### **Dimensiones de la Fiscalización**

Según el Texto Único Ordenado de la Ley 27444, artículo 237.1. Define que:

La actividad de fiscalización constituye el conjunto de actos y diligencias de investigación, supervisión, control o inspección sobre el cumplimiento de las obligaciones, prohibiciones y otras limitaciones exigibles a los administrados, derivados de una norma legal o reglamentaria, contratos con el Estado u otra fuente jurídica, bajo un enfoque de cumplimiento normativo, de prevención del riesgo, de gestión del riesgo y tutela de los bienes jurídicos protegidos (p.214).

Mediante la fiscalización, se desarrollan las investigaciones quiere decir que puedo saber el índice de lo que se puede medir, por ejemplo, en este desarrollo de tesis, si deseo medir la investigación en cuanto a la fiscalización, tendría que preguntarme, que es lo que deseo investigar, y cuál es el índice que se repite en la fiscalización referente a los accidentes de tránsito, para lo cual está orientada este desarrollo de tesis, entonces puede ser medible la fiscalización según la investigación, así como la supervisión de las mismas que tan factible de la realidad social podría estar para determinar si es competente supervisar la fiscalización, si esta ayudaría a determinar un nivel de respuesta, así como el control, en que podría influir el control en la fiscalización si es que una tiene correlación con la otra, así el Texto Único Ordenado de la Ley 27444, refiere como un enfoque

normativo, la prevención de riesgos, referente a la fiscalización, en cuanto a medida de aplicar la prevención riesgos, SUTRAN, aplica en el “CENTRO DE GESTIÓN Y MONITOREO – CGM” lo siguiente:

- a) Supervisa la velocidad de los vehículos de transporte terrestre de personas en las vías nacionales y comunica a las empresas de transporte la detección de excesos de velocidad a efectos de que adopten las medidas correctivas del caso.
- b) Acopia, procesa y evalúa la información que se obtiene de los sistemas de control que administra para la toma de decisiones de carácter estratégico de la entidad.

Según la SUTRAN, está dentro de sus medidas de supervisión, el monitoreo de Velocidad a lo que denomina GPS, el cual es fiscalizado mediante el “Centro de gestión Y monitoreo-CGM”.

### **Dimensión 1: Investigación**

Según S. Behar (2008) señaló que:

La investigación nos ayuda a mejorar el estudio porque nos permite establecer contacto con la realidad a fin de que la conozcamos mejor. Constituye un estímulo para la actividad intelectual creadora. Ayuda a desarrollar una curiosidad creciente acerca de la solución de problemas, además, contribuye al progreso de la lectura crítica (p. 14).

Según el autor la investigación se aplica para mejorar el estudio, debido a que establece el contacto directo con la realidad, en donde la realidad es directa y tangible, además es un solucionador de problemas previsto que mediante la investigación, se encuentran respuestas.

Según Hernandez S, Fernández C y Baptista L, (2014) señalaron que:

La investigación es muy útil para distintos fines: crear nuevos sistemas y productos; resolver problemas económicos y sociales; ubicar mercados, diseñar soluciones y hasta evaluar si hemos hecho algo correctamente o no. Incluso, para abrir un pequeño negocio familiar es conveniente usarla. Cuanta más investigación se genere, más progreso existe; ya se trate de un bloque de naciones, un país, una región, una ciudad, una comunidad, una

empresa, un grupo o un individuo. No en vano las mejores compañías del mundo son las que más invierten en investigación. De hecho, todos los seres humanos hacemos investigación frecuentemente. Cuando nos atrae una persona que conocimos en alguna junta, una reunión o un salón de clases, tratamos de investigar si le podemos resultar atractivos. Cuando un amigo o amiga está enojado(a) con nosotros, buscamos examinar las razones. Cuando nos interesa un gran personaje histórico, indagamos cómo vivió y murió. Cuando buscamos empleo, nos dedicamos a investigar quién ofrece trabajo y en qué condiciones. Cuando nos agrada un platillo, nos interesa conocer la receta. Éstos son sólo algunos ejemplos de nuestro afán por investigar. Es algo que hacemos desde niños. ¿O alguien no ha visto a un bebé tratando de averiguar de dónde proviene un sonido? (p. 27).

Según los autores en mención líneas arriba nos define que la investigación es importante en el transcurso de nuestra vida diaria previsto que se tiene por necesidad desarrollar siempre investigación ambulatoria, señalando así los ejemplos de vida cotidiana es en realidad que siempre se necesita investigar para poder formular hipótesis de respuestas o respuestas que necesitamos para averiguar el porqué de algo determinado factor causa efecto, por eso es particular de las personas el estar en constante estado de investigador no solo para responder dudas, también porque estas desenfocan a una posible respuesta necesaria que se busca para solucionar un problema, entonces en nuestra vida cotidiana somos investigadores natos que buscamos saber el porqué de algún problema, para poder no solo encontrar la solución si no investigar por qué se formuló dicho problema.

Según Hernández, Sampieri y Baptista, (2010) señaló que:

La mayoría de las investigaciones, a pesar de que se ubiquen dentro de un encuadre o una perspectiva en particular, no pueden evitar, en mayor o menor medida, tocar temas que se relacionen con distintos campos o disciplinas (por ejemplo, las teorías de la agresión social desarrolladas por los psicólogos han sido utilizadas por los comunicólogos para investigar los efectos que la violencia televisada genera en la conducta de los niños que se exponen a ella). Por ende, cuando se considera el enfoque

Estructurar la idea de investigación Consiste en esbozar con mayor claridad y formalidad lo que se desea investigar (p. 29).

Según los autores cuando se determine investigar un tema teniendo una perspectiva no solo podría ser visualizada particularmente en ese tema, si no se relacionara con otros enfoques, disciplinas, por eso cuando se determine investigar un tema se tiene que tener claridad y formalidad la cual se desea investigar.

## **Dimensión 2: Supervisión**

Según Phil Bartle (1967, 1987, 2007) señaló que:

La supervisión es la observación regular y el registro de las actividades que se llevan a cabo en un proyecto o programa. Es un proceso de recogida rutinaria de información sobre todos los aspectos del proyecto. Supervisar es controlar qué tal progresan las actividades del proyecto. Es observación, observación sistemática e intencionada. “Manual de supervisión” (Bartle, 2011).

Según el autor, la observación constante y regular que se lleva a cabo repetitivas veces genera el registro de actividades que se realizara mediante un proyecto o programa, para realizar este hecho es un proceso constante mediante la observación sistemática que puede determinarse, en repetidas ocasiones de tal manera que genere un cambio.

Según la Ley N° 27181 – Ley General de Transporte señala en su Artículo 9.-

De la supervisión y fiscalización Es responsabilidad prioritaria del Estado garantizar la vigencia de reglas claras, eficaces, transparentes y estables en la actividad del transporte. Por tal motivo procura la existencia de una fiscalización eficiente, autónoma, tecnificada y protectora de los intereses de los usuarios (p.3).

Según la Ley N° 27181 – refiere que el Estado es el ente recto a garantizar que en el desarrollo de aplicar la normatividad vigente, tiene que ser esta bajo los intereses protectores de los usuarios demostrando un trabajo transparente, eficiente, autónomo y tecnificado, sin embargo en ocasiones cuando se realiza una supervisión de campo en base a una fiscalización, se busca que el usuario sea sensibilizado a desempeñar una



función de responsabilidad a fin de evitar cualquier tipo de riesgo que genere como consecuencia un accidente de tránsito.

Según la Ley N° 29380 Ley de Creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) en el Artículo 4.- refiere funciones

a). - Supervisar, fiscalizar y sancionar a los titulares de los servicios de transporte terrestre de los ámbitos nacional e internacional, a los conductores habilitados para el servicio y a los titulares y operadores de infraestructura complementaria de transporte por los incumplimientos o infracciones en que incurran. b). - Supervisar y Fiscalizar la circulación de vehículos en la red vial bajo su competencia velando por el incumplimiento de lo dispuesto por el Reglamento Nacional de Tránsito y el Reglamento Nacional de Vehículos, sancionando a quien corresponda, por las infracciones o incumplimientos de los mismos. c). - Supervisar, fiscalizar y sancionar a los titulares de autorizaciones, concesionarios y prestadores de servicios, complementarios, inspecciones, certificaciones verificaciones y otras relacionadas al transporte y tránsito terrestre (p.1)

Según la Ley N° 29380, señala que es función del Estado garantizar la vigencia de reglas claras, eficaces, las cuales protegen siempre al ciudadano previsto que este cuenta con los derechos establecidos que mediante una fiscalización no se podrían vulnerar estos derechos fundamentales los cuales les facilitan las garantías del debido procedimiento para eso se ejecutan las normas para que dentro de su desarrollo y aplicación no se vulneren las garantías de los ciudadanos.

### **Dimensión 3: Control**

Según, Robbins (1996) el control puede definirse como "el proceso de regular actividades que aseguren que se están cumpliendo como fueron planificadas y corrigiendo cualquier desviación significativa" (p.654).

Según el autor, el control es el proceso en el cual regula diferentes tipos de actividades en las cuales aseguren se están cumpliendo según su planificación, en el cual se corrige si hubiera algún tipo de variación, es mediante esa planificación que se determina el control.

Según, Stoner (1996) lo define de la siguiente manera: "El control administrativo es el proceso que permite garantizar que las actividades reales se ajusten a las actividades proyectadas" (p.610)

Según el autor el control es el proceso que garantiza las actividades reales las cuales tienen que ajustarse a lo planificado desde una primera instancia, es decir no puede variar en su proyección.

Según Fayol, citado por Melinkoff (1990), el control "Consiste en verificar si todo se realiza conforme al programa adoptado, a las órdenes impartidas y a los principios administrativos... Tiene la finalidad de señalar las faltas y los errores a fin de que se pueda repararlos y evitar su repetición". (p.62).

Según el autor el control, consistiría en la verificación si todo está desarrollándose como se había determinado, según las órdenes y principios administrativos, teniendo, así como finalidad señalar las faltas y errores, en caso de haber estas faltas se podría subsanar y guiar para su elaboración continua.

## **Prevención**

### **Definiciones de la prevención de los accidentes de tránsito**

Gómez (2008), define "Que la reducción de los accidentes de tráfico es una cuestión urgente, tanto desde una perspectiva humana, como económica. Los muertos y los heridos se cuentan por miles a finales de cada año. (p. 99);

Según el autor la reducción de los accidentes de tráfico es un tema que debe de trabajarse con urgencia, previsto que cada año aumenta el índice de personas fallecidas a raíz de estos temas, por eso es importante prevenir y abordar estos temas como prioritarios, ya sea sensibilizando a la población, y/o analizando las diferentes causales.

### **Dimensiones de Prevención**

Gómez, (2008), define la prevención como "Los factores de riesgo relacionados con la accidentabilidad han sido agrupados por los especialistas en el tema bajo los

siguientes epígrafes, Errores de conducción, Mal estado del vehículo y entorno o contexto de circulación. (p. 99);

Según el autor los factores de riesgos están vinculados a todo tipo de accidentabilidad es decir que puede ser de diferentes factores no solamente derivados a errores de conducción, si no también mal estado del vehículo o contacto de circulación lugares donde se manifiesten desastres naturales y estos puedan ser ocasionados por un caso fortuito o de fuerza mayor, por ese sentido se tendría que analizar por qué el índice de accidentes de tránsito aumenta debido a que son diferentes factores por los cuales se produce, teniendo en cuenta que no solo es falla humana, si no también podría ser falla mecánica, en cuanto a definir si se puede prevenir un accidente de tránsito enfocándose en las causas del porque sucede, se tendría también que analizar si el contexto de circulación ocasionaría estos accidentes y que tanto índice de aumento podría ocasionar por ejemplo, las pistas, las lluvias, los transeúntes, todo factor que podría estar inmerso en ser un posible causante del accidente de tránsito.

Según, Toledo (2006) indicó que:

En general, la tradición en el ámbito de la seguridad señala que la prevención se puede realizar a tres niveles: la ingeniería (mejora de la ergonomía de las vías y vehículos), el control policial y la educación. Desde nuestra posición, el acento habrá de situarse sobre las estrategias fundamentalmente educativas para reducir la accidentalidad relacionada con el consumo de alcohol. Por esta razón, como posible solución a esta problemática se impone un tratamiento basado en la ética y en la responsabilidad personal, que convertirá a los ciudadanos en difusores de un sistema de valores de convivencia mínimos e imprescindibles para la vida ciudadana. Mediante la prevención y la educación se pretende que los conductores adquieran conocimiento sobre los riesgos reales que comporta la conducción bajo la influencia del alcohol, y que ello desemboque a su vez en actitudes favorables hacia la cultura de la seguridad vial (p. 79).

según el autor el desarrollo de la aplicación de la normativa es fundamental educar para reducir factores que ocasionen accidentes de tránsito, las cuales estarían vinculadas a diferentes factores dentro de los cuales están el consumo del alcohol, es por eso que se

debe de concientizar a la población mediante cursos y capacitaciones que se les debe de facilitar para prevenir previsto que los accidentes de tránsito se presenta como uno de los causales más directos del factor en la tasa de mortalidad.

Según, Toledo (2006) indicó que:

Esa tendencia actual de insistir en la intervención en al ámbito de la seguridad vial, deriva en asignar a las ciencias del comportamiento una función muy específica, la referente a la prevención del accidente de tráfico, desde la intervención, amén de las otras muchas funciones y aportaciones que hemos señalado y hemos de señalar a lo largo de este libro. La intervención para la prevención del accidente de tráfico, por otra parte, no es una meta sólo inherente al ámbito del tráfico y la seguridad vial, está por el contrario bien definida por las ciencias comportamentales contemporáneas (p. 211).

Según el autor no solo es parte del proceso del accidente de tránsito la debida intervención para prevenir sino también otros factores aledaños como son los índices de prevención, el educar al conductor, las señalizaciones de vías, el tráfico, la seguridad vial, ciertas características que compete a desarrollar un trabajo articulado.

Las dimensiones de la variable de prevención se configuran en tres; la detección de los errores de conducción, el mal estado del vehículo, y el entorno o contexto de circulación, en otras palabras para que se realice la prevención de accidentes de tránsito en operativos se tendrá que detectar cuáles son los principales factores, por otro lado, se debe realizar una fiscalización constante para identificar el porqué de los accidentes de tránsito y si estos se pueden prevenir o simplemente son casos fortuitos ajenos a una prevención.

### **Dimensión 1: (Detección) Errores de conducción**

Gómez, (2008), indicó que:

Dentro de esta amplia categoría se han diferenciado distintos tipos. En primer lugar, estarían los errores de reconocimiento. Se incluirán aquí aquellas situaciones en las que el conductor no percibe, comprende o reacciona, ante una determinada situación, (por ejemplo, la falta atención

o los despistes). Un segundo grupo de errores estarían relacionados con el tipo de decisiones tomadas. El conductor, por acción u omisión, selecciona un curso inapropiado de acción, lo cual aumenta el riesgo del cual se produzca un accidente (por ejemplo, los adelantamientos arriesgados o la circulación de una velocidad inadecuada). En tercer lugar, estarían aquellas acciones erráticas o errores de ejecución. El conductor comprende bien la situación y toma la decisión apropiada, pero no es capaz de ejecutarla adecuadamente (por ejemplo, no controlar el vehículo a la hora de realizar una maniobra). En último lugar, se podrían citar los errores relacionados con el deterioro psicológico del conductor. Incluyen todas aquellas situaciones en las que están mermadas las capacidades implicadas en la conducción (por ejemplo, el conducir con sueño o bajo los efectos de las drogas (p.99).

Según el autor identifica ciertas causales en el conductor de los cuales provocarían los accidentes de tránsito, uno de los más llamativos sería la distracción del conductor mientras conduce, por ejemplo mientras se dirige por una vía rápida pero no se percata que la pista podría tener un rompe muelle y eso adjunto a la velocidad con la que se dirige a su ubicación podría causar un accidente de tránsito, además la distracción también se podría especificar como el uso del teléfono móvil mientras maneja y la visualización del mismo o el responder los mensajes de texto previsto que no cuenta con la debida concentración y esto podría ser un agente causal de un accidente de tránsito, si el conductor no identifica que cuenta con una responsabilidad en cuanto a la ejecución de un accidente de tránsito, no se concientiza el seguirá actuando de una manera libre previsto que desconoce en algunos casos el grado de responsabilidad en cuanto provoque un accidente de tránsito.

Según el diario Crónica Jalisco en su artículo denominado “Los principales errores al conducir” indicó que:

Reveló que el 23 por ciento de los conductores no realizan la maniobra de forma adecuada, la cual consiste en observar los espejos laterales antes de realizarla. Ante estas fallas los conductores atribuyen que las causas del accidente se deben por no haber visto al otro vehículo que circulaba en ese momento en el carril al que se estaban incorporando. Lo anterior pone en

evidencia que, en estos casos, los conductores desconocen los puntos ciegos de su vehículo; aunado al incorrecto ajuste del espejo retrovisor y los laterales. Entiéndase por puntos ciegos a las áreas alrededor del vehículo que no pueden ser observadas de forma directa por el conductor (Curiel, 2015).

Según el autor determina que uno de los factores vinculantes al desarrollo de un accidente de tránsito son los errores al conducir, y partimos que siempre el conductor debe de mostrar concentración mientras este al volante y más aún si este traslada a pasajeros, tiene que estar concentrado en lo que está ejecutando porque de tal manera se suscitan los accidentes cuando no está debidamente orientado al desarrollo de sus funciones es decir cuando no se percata de los vehículos que están a su alrededor o si está manejando muy rápido en una vía que debería ir con una velocidad regulada, todo esos factores provocan el accidente de tránsito.

Reason et al., (1990), realizo un cuestionario llamado “Driver Behaviour Questionnaire” a la Población Española, en el cual estima que la acción humana es un factor que en solitario o en conjunción con otros factores, causa el 90-95% de los accidentes de tráfico (Rumar, 1985). De hecho, muchos de los accidentes son producidos por un fallo en la conducción más que en por un fallo técnico del vehículo. Basado en este estudio, se dividió el comportamiento de riesgo humano en errores e infracciones, y desarrolló un instrumento de medida para calcular estos conceptos en el ámbito de la conducción de vehículos. Su cumplimentación por parte de una muestra del Reino Unido permitió extraer conclusiones de diferente índole sobre los tipos de errores que se dan en la conducción en este país.

Según los autores, los accidentes de tránsito en ocasiones se determinan a las fallas humanas, es decir que en ocasiones y según estudios no vendrían a ser hechos por el vehículo si no que es un error humano, causado, el cual presenta una índole de responsabilidad presencial, previsto que el conduce un vehículo tiene una responsabilidad de un bien que representa responsabilidades de uso, en cuanto sucedería una eventualidad si el error es humano la responsabilidad tiene alcances más graves, determinándose en el ámbito penal si hay culpa o dolo y el derecho administrativo la tipificación de la infracción cometida y si fuera participe del accidente de tránsito tendría que presentar un certificado psicosomático para volver a conducir.

## **Dimensión 2: Mal del estado del vehículo**

Gómez, (2008), indicó:

Refiere a un inadecuado mantenimiento del vehículo, con lo cual aumenta la probabilidad que se produzca algún fallo en su funcionamiento que desemboque en un accidente. Dentro de esta categoría se podría citar la falta de control del estado de los neumáticos, del nivel de los líquidos de frenos, el estado de las luces de señalización, etc. (p.99).

Según el autor cuando un vehículo está mal estado es decir no ha tenido el mantenimiento correspondiente es un posible agente que podría provocar un accidente de tránsito, previsto que la probabilidad estaría en aumento es por esa razón que los vehículos anualmente pasan por la inspección técnica vehicular el cual los habilita para circular, sin ese certificado el vehículo no estaría apto para su circulación.

Según el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC.Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito y modificatorias. Define la infracción M09 como:

Conducir un vehículo con cualquiera de sus sistemas en mal estado, Si, luego de pasar por la revisión técnica, se te notificó que tu auto tiene el sistema de dirección, de frenos, de suspensión o luces en mal estado y pese a ello manejas sin repararlos, la sanción será una multa del 24% de 1 IUT\* (948 soles), remoción del vehículo (cambio de ubicación dispuesto por la PNP) y 60 puntos en tu récord (p.57).

Según la normativa que se demuestra líneas arriba se detalla que existe la infracción referente a conducir un vehículo en mal estado, el conductor tiene el conocimiento de lo que implicaría si transita con un vehículo que no ha tenido una revisión técnica vigente, es por esa razón que como medida de prevención está aplicando una normativa para prevenir que los vehículos que no estén debidamente certificados circulen y provoquen algún tipo de accidentes de tránsito.

Según la “fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito DFL N° 1.- Santiago, 27 de diciembre de 2007.- Vistos:

Lo dispuesto en el artículo 64 de la Constitución Política de la República Artículo 167.- En los accidentes del tránsito, constituyen presunción de responsabilidad del conductor, los siguientes casos:- Conducir un vehículo sin sistemas de frenos o que accionen éstos en forma deficiente, con un mecanismo de dirección, neumáticos, o luces reglamentarias en mal estado o sin limpiaparabrisas cuando las condiciones del tiempo exigieren su uso (p.30).

Según la normativa señala en líneas precedentes se realiza la comparación de la Ley de Tránsito en Chile, que los accidentes de tránsito están determinados como presunción de responsabilidad al conductor, puesto que el es responsable del bien jurídico tutelado que tiene en su accionar al momento de suceder el hecho, ya sea el agente que ocasione el accidente o este inmerso en este, es debido a esa razón que se debe capacitar y orientar al conductor porque es responsable de la movilización de vidas de terceros.

### **Dimensión 3: Entorno o contexto de circulación**

Gómez, (2008), indicó que:

Incluye los aspectos contextuales ajenos al conductor y al propio vehículo y que puedan tener una incidencia en el proceso de circulación. Entre los afectos de riesgo que se incluirán en este apartado habría que citar el trazado y el estado de las carreteras, los sistemas de señalización utilizados, las condiciones atmosféricas en las que se desenvuelve la conducción, etc. (p. 99).

Según el autor el entorno o contexto de circulación es todo aquello ajeno a las conductas de conductor, estos pueden ser diversos factores como el clima, desastres naturales que provoquen riesgo y pueda generar un posiblemente accidente.

Badillo (2017), indicó que:

En todo caso, la definición reglamentaria de hecho de la circulación tiene que relacionarse con la conducción de vehículos, incluso aunque estén con el motor parado, porque también en estos casos puede suponer un riesgo para los usuarios de la vía (pensemos en los accidentes que se ocasionan



por no poner correctamente el freno de mano o la velocidad metida, dando lugar a un desplazamiento del vehículo sin conductor). No se puede concebir un hecho de la circulación fuera de este ámbito. Por tanto, la noción es tan amplia que el riesgo circulatorio abarca, incluso, los supuestos en los que el vehículo esté parado. No es necesario, en ocasiones, que el vehículo esté en movimiento por los lugares que hemos indicado para que podamos hablar de accidentes de circulación. En este caso, lo decisivo será que los hechos estén dentro de la órbita de la circulación, que formen parte del riesgo circulatorio. Los ejemplos más cotidianos son: los incendios de vehículos que ocasionan daños a otros vehículos o bienes, las caídas de motos o desplazamiento de vehículos sin estar en marcha con el mismo efecto, los daños producidos al subir o bajar de un vehículo, etc. (p.7).

Según el autor Badillo, determina que el contexto de circulación no solo es el hecho de tener un vehículo en movimiento, este puede estar en un lugar estacionado y sin embargo puede causar un accidente, debido a que los hechos están dentro de la órbita de circulación, que forman parte de lo circulatorio, como los incendios de vehículos o los que se produce cuando uno sube y baja de un vehículo.

Badillo (2017), indicó que “el hecho de la circulación se refiere fundamentalmente a la circulación de vehículos en movimiento. Pero existen otros supuestos que, aunque el vehículo no esté en movimiento o lo esté con el motor parado, también se consideran hechos de la circulación, porque forman parte del ámbito circulatorio”. (p.8)

Según el autor señala que los agentes que pueden causar los accidentes no solo serían causados en circulación de esa manera de consideran hechos de circulación, los vehículos que no estén en movimiento porque también forman parte del ámbito circulatorio.

#### **1.4. Formulación del problema**

##### **Problema General**

¿Qué relación existe entre la fiscalización y la prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018?

## **Problemas específicos**

### **Problemas específicos 1**

¿Qué relación existe entre la fiscalización y la detección de los errores de conducción de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018?

### **Problemas específicos 2**

¿Qué relación existe entre la fiscalización y la detección del mal estado del vehículo de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018?

### **Problemas específicos 3**

¿Qué relación existe entre la fiscalización y el contexto de circulación de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018?

## **1.5. Justificación**

La investigación se sustentará teóricamente ya que tomará en cuenta los Lineamientos según la Ley N° 27181 Ley General De Transporte y Tránsito Terrestre, asimismo en concordancia con el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC

Reglamento Nacional de Administración de Transporte, establece que dentro de los principios a desarrollar "92.4 El procedimiento sancionador, que comprende desde la notificación de inicio del mismo hasta la imposición de la sanción. Se sustenta en la potestad sancionadora administrativa establecida en el artículo 230 y siguiente de la Ley N° 27444, Ley de Procedimiento Administrativo General, pudiendo aplicarse también los principios regulados en el artículo IV del Título Preliminar del mismo texto normativo. La autoridad competente emitirá la resolución de sanción dentro de un plazo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día siguiente de vencido el plazo para presentar descargos o desde presentados éstos, lo que ocurra primero, bajo responsabilidad."

- ✓ Principio de legalidad
- ✓ Principio del debido procedimiento
- ✓ Principio de impulso de oficio

- ✓ Principio de razonabilidad
- ✓ Principio de imparcialidad
- ✓ Principio de informalismo
- ✓ Principio de presunción de veracidad
- ✓ Principio de buena fe procedimental
- ✓ Principio de celeridad
- ✓ Principio de eficacia
- ✓ Principio de verdad material
- ✓ Principio de participación
- ✓ Principio de simplicidad
- ✓ Principio de uniformidad
- ✓ Principio de predictibilidad o de confianza legítima
- ✓ Principio de privilegio de controles posteriores
- ✓ Principio del ejercicio legítimo del poder
- ✓ Principio de responsabilidad
- ✓ Principio de acceso permanente

Los principios señalados tienen como finalidad garantizar que el Procedimiento Administrativo Sancionador este regulado y de esta manera se garantice su ejecución.

### **Justificación práctica**

La investigación se justifica prácticamente mediante las variables de fiscalización donde se van a conocer cómo están los niveles de dicha variable para en plazos futuros presentar propuestas de mejora, asimismo con la variable de la prevención de los accidentes de tránsito, se van a conocer cómo están los niveles de dicha variable para en plazos futuros presentar propuestas de mejora.

### **Justificación metodológica**

La investigación se justificará de manera práctica en el entendido de que los beneficiarios o usuarios, son los principales servidores de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías.

La investigación se justificará metodológicamente porque el objetivo es determinar el grado de correlación que existe en una y otra variable. Asimismo, se elaborarán

instrumentos de medición sustentados por dimensiones las cuales se someterán a pruebas de validez y confiabilidad.

### **Justificación legal**

Se tomará en cuenta la Ley N° 30220, Ley Universitaria, Capítulo V, artículos 43 y 45 y el Reglamento de sustentación de tesis de la escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo.

El Peruano (2014) indicó “Maestrías de Investigación o académicas: Son estudios de carácter académico basados en la investigación [...]. Grado de Maestro: requiere haber obtenido el grado de Bachiller, la elaboración de una tesis o trabajo de investigación en la especialidad respectiva [...]” (p. 7).

## **1.6. Hipótesis**

### **Hipótesis general:**

Existe relación significativa entre la fiscalización y la prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías, 2018.

### **Hipótesis específicas:**

#### **Hipótesis específica 1**

Existe relación significativa entre la fiscalización y la detección de los errores de conducción de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías, 2018.

#### **Hipótesis específica 2**

Existe relación significativa entre la fiscalización y la detección del mal estado del vehículo de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018.

#### **Hipótesis específica 3**

Existe relación significativa entre la fiscalización y el contexto de circulación de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018

## **1.7. Objetivos**

### **General**

Determinar la relación que existe entre la fiscalización y la prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018

### **Objetivos Específicos**

#### **Objetivo Especifico 1**

Determinar la relación que existe entre la fiscalización y la detección de los errores de conducción de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018

#### **Objetivo Especifico 2**

Determinar la relación que existe entre la fiscalización y la detección del mal estado del vehículo de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018

#### **Objetivo Especifico 3**

Determinar la relación que existe entre la fiscalización y el contexto de circulación de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas y Mercancías, 2018

## **II.- MÉTODO**

## 2.1. Diseño de investigación

### Diseño

El diseño de estudio del proyecto de investigación fue de tipo no experimental de corte transversal y correlacional; es no experimental “la investigación que se realiza sin manipular deliberadamente variables. Es decir, se trata de estudios donde no hacemos variar en forma intencional las variables independientes para ver su efecto sobre otras variables” (Hernández *et al.*, 2014, p. 152).

La investigación fue transversal debido a que su propósito es “describir variables y analizar su incidencia e interrelación en un momento dado. Es como tomar una fotografía de algo que sucede” (Hernández *et al.*, 2014, p.154).

El diagrama del diseño correlacional, según Sánchez y Reyes (2009, p.106).

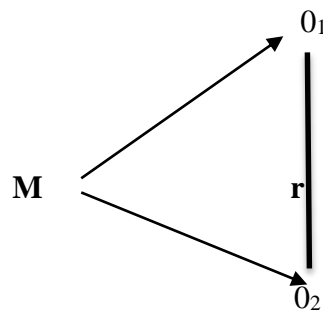


Figura 1. Diagrama del diseño correlacional

### Dónde:

- |                |  |
|----------------|--|
| M              | = Trabajadores del Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías |
| O <sub>1</sub> | = Fiscalización  |
| O <sub>2</sub> | = Prevención   |
| r              | = Relación entre las variables   |

Es decir, que para la muestra seleccionada conformada por los Trabajadores del Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías, se aplicaron los cuestionarios para cada una de las variables: Fiscalización y Prevención y los datos

que se recolectan de la aplicación serán procesados por medio de la transformación de variables para luego realizar a estadística descriptiva e inferencial.

### **Tipo de Investigación**

#### **Finalidad.**

Según su finalidad de investigación fue básica, “mejorar el conocimiento y comprensión de los fenómenos sociales. Se llama básica porque es el fundamento de otra investigación” (R. Sierra, 2008, p. 32).

#### **Enfoque.**

El enfoque que se utilizó fue cuantitativo, según Hernández, Fernández y Baptista (2014) el enfoque cuantitativo: “Utiliza la recolección de datos para probar hipótesis con base en la medición numérica y el análisis estadístico, para establecer patrones de comportamiento y probar teorías” (p.4).

#### **Nivel.**

Según los alcances de la investigación, Hernández, Fernández y Baptista (2014) es descriptivo y correlacional, es descriptivo porque “buscan especificar las propiedades, características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis” (p. 92) y los estudios correlacionales tienen “como propósito conocer la relación o grado de asociación que exista entre dos o más conceptos, categorías o variables en un contexto en particular” (Hernández *et al.*, 2014, p. 93).

#### **Método.**

Asimismo, se utilizó el método hipotético deductivo, según Bernal (2010) son los procedimientos para realizar la prueba de hipótesis y de acuerdo a los resultados se debe tomar la decisión de aceptar o rechazar la hipótesis de investigación, luego obtener las conclusiones y generalizar los resultados para toda la muestra.

### **2.2. Variables, operacionalización**

Hernández, Fernández y Baptista (2014) afirmaron que: “una variable es una propiedad que puede fluctuar y cuya variación es susceptible de medirse u observarse además que las variables adquieren valor para la investigación científica cuando pueden ser relacionadas”. (p.105).



Variable 1: Fiscalización

Variable 2: Prevención

### **Definición operacional**

#### **Variable 1: Fiscalización**

Según Adam (1996), definieron que la fiscalización “Es la acción por medio de la cual se evalúan y revisan las acciones de gobierno considerando su veracidad, racionalidad y el apego de la ley” (p.8).

#### **Variable 2: Prevención**

Gómez (2008), define la prevención como “Los factores de riesgo relacionados con la accidentabilidad han sido agrupados por los especiales en el tema bajo los siguientes epígrafes, Errores de conducción, Mal estado del vehículo y entorno o contexto de circulación. (p. 99);

## Operacionalización de variables

Tabla 1

*Operacionalización de la variable Fiscalización*

Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escalas y valores	Niveles y rangos
<b>Investigación</b>	- Realidad - Solución de Problemas - Enfoque Estructurar	P1, P2 P3, P4 P5, P6	Escala ordinal tipo Likert:  Nunca = 1  Casi nunca = 2	De la variable Deficiente [25 - 57] Moderado [58 - 91] Eficiente [92 - 125]
	- Observación - Proceso - Observación Sistemática.	P7, P8 P9,P10, P11,P12, P13,P14, P15,P16, P17	A veces=3  Casi siempre=4  Siempre=5	De la Dimensión 1 Deficiente [6 - 13] Moderado [14 - 22] Eficiente [23 - 30]
<b>Control</b>	- Proceso - Garantizar	P18,P19, P20,P21, P22,P23, P24,P25		De la Dimensión 2 Deficiente [11 - 25] Moderado [26 - 40] Eficiente [41 - 55]
				De la Dimensión 3 Deficiente [8 - 18] Moderado [19 -29 ] Eficiente [30 - 40]

*Fuente:* Elaboración propia.

Tabla 2

*Operacionalización de la variable Prevención*

Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escalas y valores	Niveles y rangos
<b>Errores en la conducción</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Errores de reconocimiento</li> <li>- Errores de decisiones tomadas</li> <li>- Errores erráticos</li> <li>- Errores deterioros psicológicos</li> </ul>	P1, P2 P3, P4 P5, P6 P7	Escala ordinal tipo Likert:	De la variable Deficiente [25 - 57] Moderado [58 - 91] Eficiente [92 - 125]
			Nunca = 1 Casi nunca = 2	
<b>Mal estado del vehículo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inadecuado mantenimiento de vehículo</li> </ul>	P8, P9 P10, P11 P12, P13 P14, P15	A veces=3	De la Dimensión 1 Deficiente [7 - 16] Moderado [17 - 26] Eficiente [27 - 35]
			Casi siempre=4 Siempre=5	
<b>Contexto de circulación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conductor</li> </ul>	P16, P17 P18, P19, P20, P21, P22, P23, P24, P25		De la Dimensión 2 Deficiente [8 - 18] Moderado [19 - 29] Eficiente [30 - 40]
				De la Dimensión 3 Deficiente [10 - 23] Moderado [24 - 37] Eficiente [38 - 40]

*Fuente:* Elaboración propia.

### 2.3. Población, muestra y muestreo

Hernández, *et al.*, 2014 indicaron que la población “es el conjunto de elementos o sujetos con características similares dentro de un contexto que presenta una situación problemática” (p. 174).

La población estará conformada por el personal que en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías SUTRAN

Tabla 3

*Distribución de la población*

Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías	
Carga y Mercancías	N° trabajadores
Personal CAS	120
Total	120

*Fuente:* Elaboración propia.

#### Muestra

Siguiendo el análisis teórico, se concuerda con Hernández, Fernández y Baptista (2014), en la que indicaron que la muestra “es una proporción representativa de la población” (p. 175).

La muestra de estudio estará constituida por 92 personas que labora en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías en el año 2018.

$$n = \frac{z^2 \cdot p \cdot q \cdot N}{e^2 \cdot (N - 1) + z^2 \cdot p \cdot q}$$

En donde:

$$z = 1.96 \text{ (Nivel de confianza = 95\%)}$$

$$p = 0.5$$

$$q = 0.5$$

$$e = 0.05 \text{ (5\% de error muestral)}$$

$$N = 120$$

$$n = 92$$

Tabla 4

*Distribución de la muestra*

Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías	Población	Fh	Muestra
Personal de la Subgerencia de Fiscalización (CAS)	58	0.7666	44
Personal de la Subgerencia de Procedimiento (CAS)	62	0.7666	48
<b>Total</b>	<b>120</b>		<b>92</b>

*Fuente:* Elaboración propia.

Es estratificado porque “el total de la sub población se multiplicará por esta fracción constante (Fh = 0.7666) para obtener el tamaño de la muestra para el estrato (Hernández *et al.* 2010, p. 181).

### **Muestreo**

El muestreo fue probabilístico, al respecto Hernández (*et al.* 2014) indicó:

Todos los elementos de la población tienen la misma posibilidad de ser escogidos y se obtienen definiendo las características de la población y el tamaño de la muestra, y por medio de una selección aleatoria o mecánica de las unidades de análisis. (p. 176)

**Criterios de selección**

Se ha considerado como criterio de inclusión: personal que labora en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías

**2.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos****Técnica**

La técnica que se utilizó fue la encuesta para las tres variables de estudio, al respecto Canales (2009) indicó que la encuesta consiste en tener la información acerca de las variables en estudio por medio de los sujetos a través de sus opiniones, actitudes o sugerencias ya sean a través de la entrevista y cuestionarios.

**Instrumentos de recolección de datos**

Los instrumentos que se utilizaron fueron los cuestionarios, al respecto Hernández *et. al* (2014) indicó, “los cuestionarios son un conjunto de preguntas respecto de una o más variables que se van a medir” (p. 217).

## Ficha técnica

### Ficha técnica 1:

Instrumento : Cuestionario de Fiscalización  
 Autor : Bach. Flor de María Stefany Rios Saldaña  
 Año : 2018  
 Objetivo : Determinar los niveles procesos de fiscalización  
 Duración : 20 minutos aproximadamente.

Estructura : La escala consta de 30 ítems, con 05 alternativas de respuestas de opción múltiple, de tipo Likert, como: Nunca (1), Casi nunca (2), Algunas veces (3), Casi siempre (4) y Siempre (5), la escala está conformada por 03 dimensiones: (a) Investigación = 06 ítems; (b) Supervisión = 11 ítems; (c) Control = 8 ítems.

Tabla 5

Interpretación:

Baremo:	Deficiente	Moderado	Eficiente
Fiscalizacion	[25 – 57]	[58 – 91]	[92 – 125]
Investigación	[6 – 13]	[14 – 22]	[23 – 30]
Supervision	[11 – 25]	[26 – 40]	[41 – 55]
Control	[8 – 18]	[19 – 29]	[30 – 40]

### Ficha técnica 2:

Instrumento : Cuestionario de prevención  
 Autor : Bach. Flor de María Stefany Rios Saldaña  
 Año : 2018  
 Objetivo : Determinar los niveles de Prevención  
 Duración : 20 minutos aproximadamente.

Estructura : La escala consta de 30 ítems, con 05 alternativas de respuestas de opción múltiple, de tipo Likert, como: Nunca (1), Casi nunca (2), Algunas veces (3), Casi siempre (4) y Siempre (5), la escala está conformada por 03 dimensiones: (a) Errores de conducción =7 ítems; (b) Mal estado del Vehículo = 8 ítems; (c) Contexto de circulación = 10 ítems.

Tabla 6

Interpretación:

Baremo:	Deficiente	Moderado	Eficiente
Prevencion	[25 – 57]	[58 – 91]	[92 – 125]
Errores de conduccion	[7 – 16]	[17 – 26]	[27 – 35]
Mal estado del vehiculo	[8 – 18]	[19 – 29]	[30 – 40]
contexto de circulacion	[10 – 23]	[24 – 37]	[38 – 50]

### Validez

Para Hernández, *et al.*, 2014, la validez de un instrumento, “se refiere al grado en que un instrumento realmente mide la variable que pretende medir” (p. 200).

Se realizará la validez de contenido, por medio de juicio de expertos conformado por doctores de la Universidad César Vallejo y/o de otras universidades donde se revisará: Pertinencia, relevancia y claridad.



Tabla 7

*Validez de los instrumentos*

Experto	Especialidad	Aspecto de la validación		
		Claridad	Pertinencia	Relevancia
1. Dra. Dora Ponce Yactayo	Metodología de la inv. científica	x	x	x

*Nota:* Certificados de validez (2018).

**Confiabilidad**

Hernández, *et al.*, 2014, la confiabilidad de un instrumento de medición “se refiere al grado en que su aplicación repetida al mismo individuo u objeto produce resultados iguales” (p.204).

Se realizará una prueba piloto conformada por 20 personas que laboran en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018. y luego se aplicará la fiabilidad de los instrumentos con el estadístico Alfa de Cronbach ya que los instrumentos fueron medidos en escala ordinal.

**Procedimientos de recolección de datos**

Para la recolección de datos, primero se debe realizar:

- Instrumentos de medición según dimensiones
- Validez y confiabilidad de los instrumentos de medición.
- Aplicación de los instrumentos de medición.
- Elaborar la matriz de datos.

La escala de valores que determina la confiabilidad está dada por los siguientes valores:

Tabla 8

*Escala y valores de la confiabilidad*

Escala	Valor
Nunca	0,81 a 1,00
Casi Nunca	0,61 a 0,80
A veces	0,41 a 0,60
Casi siempre	0,21 a 0,40
Siempre	0,01 a 0,20

*Fuente:* Hernández, Fernández y Baptista(2014)

Tabla 9

*Confiabilidad de los instrumentos*

N°	Instrumentos	Estadístico de fiabilidad	N° de elementos
1	Fiscalización	0.786	25
2	Prevención	0.905	25

*Nota: Prueba piloto (2018).*

De acuerdo a los resultados se observa respecto al instrumento fiscalización fue de 0.786 lo cual indicó que el instrumento tiene una fuerte fiabilidad y respecto a la prevención de accidentes de tránsito fue de 0.905 lo cual indicó una alta fiabilidad, por lo tanto, ambos instrumentos son confiables para la aplicación a toda la muestra de estudio.

## 2.5. Métodos de análisis de datos

Para el análisis de los datos se empleará técnicas estadísticas descriptivas e inferenciales, de tal manera que pueda evidenciarse cómo se ha presentado las variables y sus dimensiones.

La estadística descriptiva o análisis exploratorio de datos ofrece modos de presentar y evaluar las características principales de los datos a través de tablas, gráficos y medidas resúmenes.

El objetivo de construir gráficos es poder apreciar los datos como un todo e identificar sus características sobresalientes. El tipo de gráfico a seleccionar depende del

tipo de variable que nos interese representar por esa razón distinguiremos en la presentación gráficos para variables categóricas y para variables numéricas.

- ✓ En un primer momento se utilizará el programa Excel, para consolidar los datos obtenidos de la aplicación de los instrumentos y facilitar la aplicación de estadísticos.
- ✓ En un segundo momento se aplicará el programa SPSS.
- ✓ En tercer lugar, se realizará el análisis inferencial: Se utilizará el estadístico para el contraste de hipótesis: Coeficiente Rho de Spearman el cual mide el grado de asociación entre las variables y establece el nivel de significatividad entre las mismas.

## **2.6 Aspectos éticos**

La presente investigación refleja el respeto a la autoría teórica, doctrinaria y legal de todo el contenido, así mismo se respetará y mantendrá confidencialidad en el instrumento aplicado. La presente investigación rechaza liminarmente todo tipo de plagio y salvaguarda los principios y derechos de toda persona.

### **III. RESULTADOS**

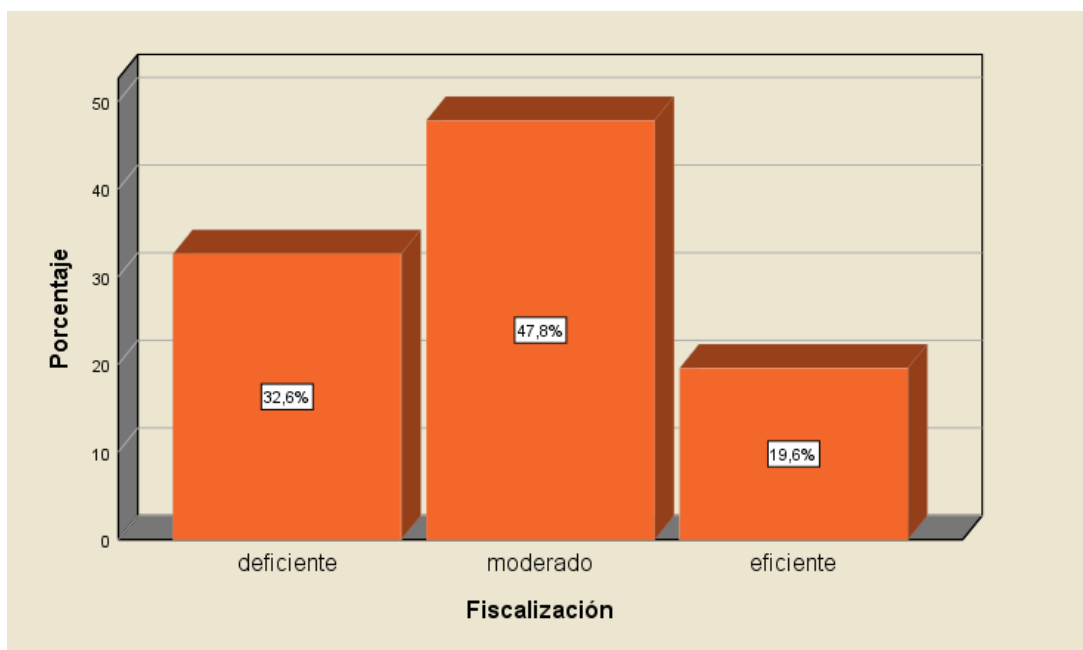
### 3.1 Descripción de los resultados

Tabla 10

*Descripción de Variable: Fiscalización*

Niveles	Frecuencia	Porcentaje
Deficiente	30	32.6
Moderado	44	47.8
Eficiente	18	19.6
Total	92	100.0

*Nota:* Base de datos. (2018)



*Figura 1.* Descripción de los niveles de fiscalización

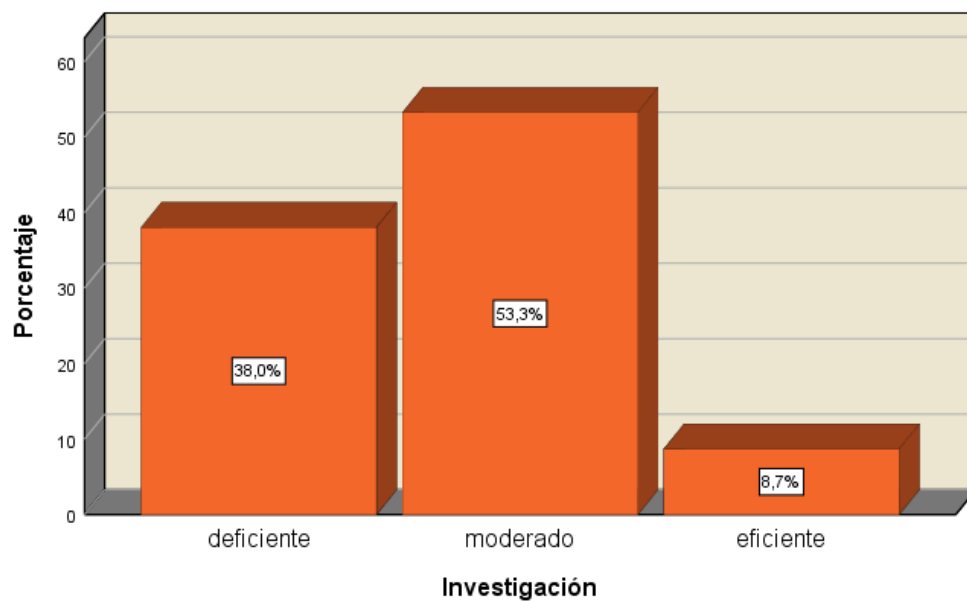
Se observa en la tabla 10 y figura 1, que según la percepción de los Trabajadores de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancía (SUTRAN), los niveles de Fiscalización donde 47.8 % existe un nivel moderado; el 32.6 % indicaron que existe un nivel deficiente y el 19.6 % indicaron que existe un nivel eficiente respecto a la fiscalización.

Tabla 11

*Descripción de dimensión de investigación*

Niveles	Frecuencia	Porcentaje
Deficiente	35	38.0
Moderado	49	53.3
Eficiente	8	8.7
Total	92	100.0

*Nota:* Base de datos. (2018)



*Figura 2.* Descripción de los niveles de investigación.

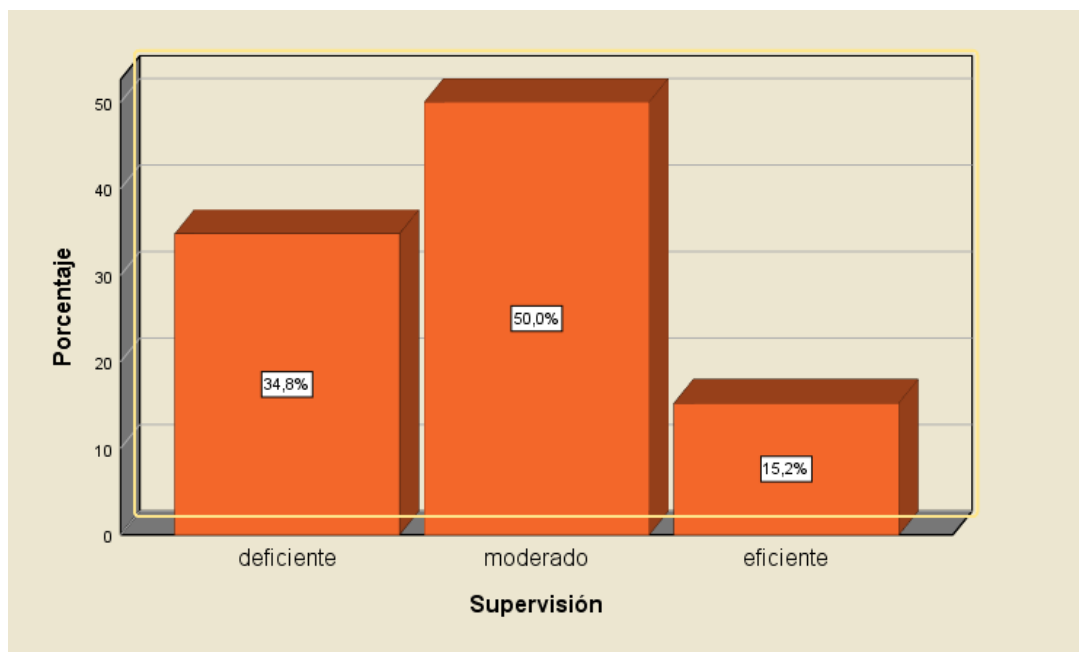
Se observa en la tabla 11 y figura 2, que según la percepción de los Trabajadores de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancía (SUTRAN) los niveles de investigación donde 53.3% indicaron que existe un nivel moderado; el 38.0% indicaron que existe un nivel deficiente y el 8.7% indicaron que existe un nivel eficiente respecto a la investigación.

Tabla 12

*Descripción de dimensión de supervisión*

Niveles	Frecuencia	Porcentaje
Deficiente	32	34.8
Moderado	46	50.0
Eficiente	14	15.2
Total	92	100.0

*Nota:* Base de datos. (2018)



*Figura 3.* Descripción de los niveles de supervisión.

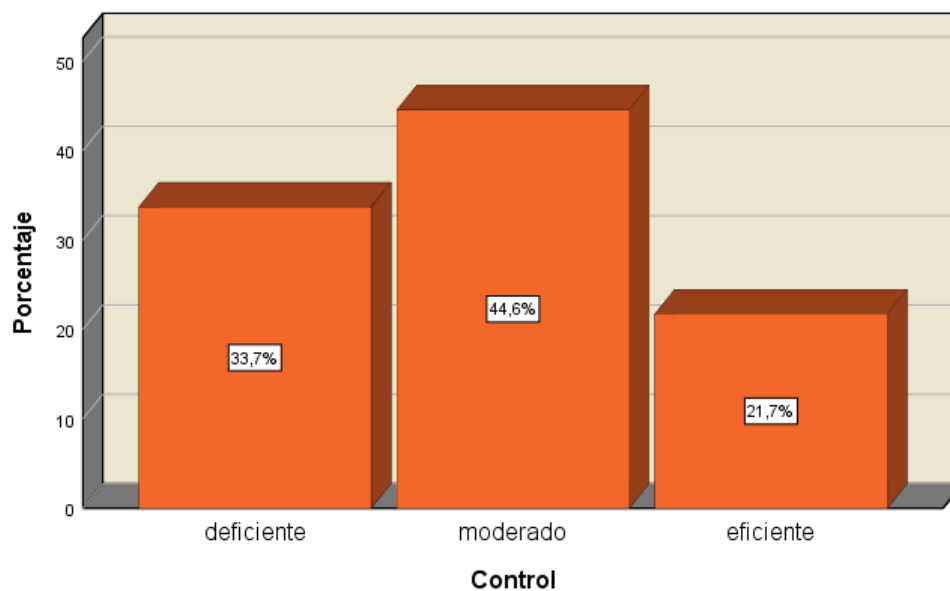
Se observa en la tabla 12 y figura 3, que según la percepción de los Trabajadores de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancía (SUTRAN), los niveles de Supervisión donde 50.0% indicaron que existe un nivel moderado; el 34.8 % indicaron que existe un nivel deficiente y el 15.2% indicaron que existe un nivel eficiente respecto a la supervisión.

Tabla 13

*Descripción de dimensión de Control*

Niveles	Frecuencia	Porcentaje
Deficiente	31	33.7
Moderado	41	44.6
Eficiente	20	21.7
Total	92	100.0

*Nota:* Base de datos. (2018)



*Figura 4.* Descripción de los niveles de control

Se observa en la tabla 13 y figura 4, que según la percepción de los Trabajadores de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancía (SUTRAN), los niveles de Control donde 44.6 % indicaron que existe un nivel moderado; el 33.7 % indicaron que existe un nivel deficiente y el 21.7 % indicaron que existe un nivel eficiente respecto al control.

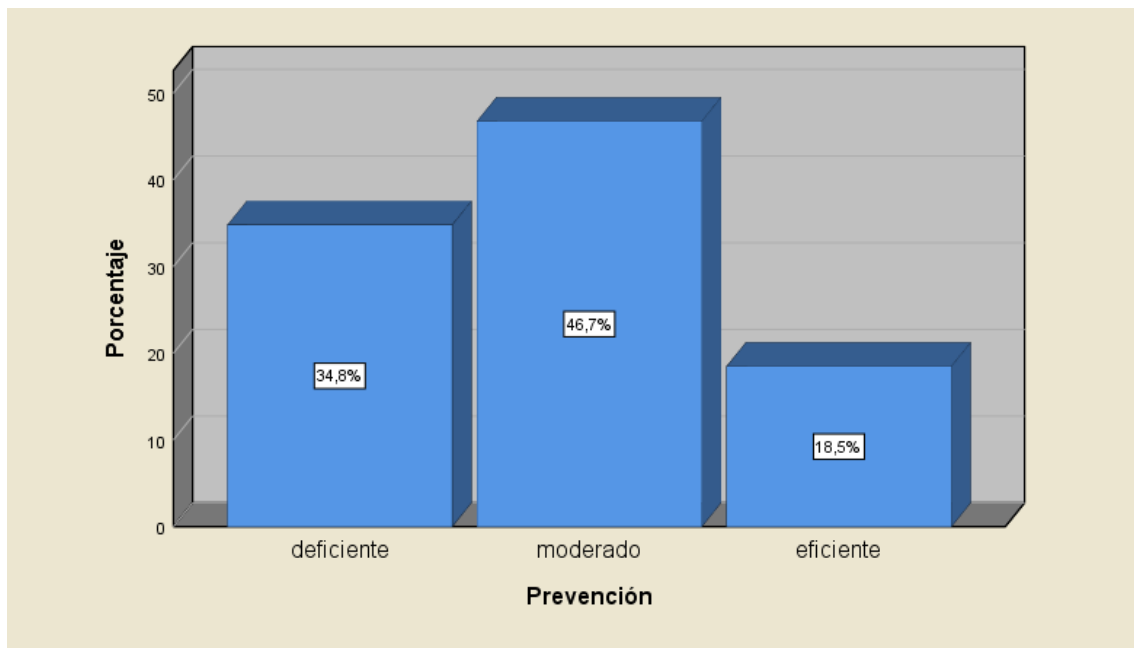


Tabla 14

*Descripción de los niveles de prevención*

Niveles	Frecuencia	Porcentaje
Deficiente	32	34.8
Moderado	43	46.7
Eficiente	17	18.5
Total	92	100.0

*Nota:* Base de datos. (2018)



*Figura 5.* Descripción de los niveles de prevención

Se observa en la tabla 14 y figura 5, que según la percepción de los Trabajadores de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancía (SUTRAN), los niveles de Prevención donde 46.7 % indicaron que existe un nivel moderado, el 34.8 % indicaron que existe un nivel deficiente y el 18.5 % indicaron que existe un nivel eficiente respecto a la prevención.

Tabla 15

*Descripción de los niveles de (detección) errores de conducción*

Niveles	Frecuencia	Porcentaje
Deficiente	32	34.8
Moderado	46	50.0
Eficiente	14	15.2
Total	92	100.0

Nota: Base de datos. (2018)

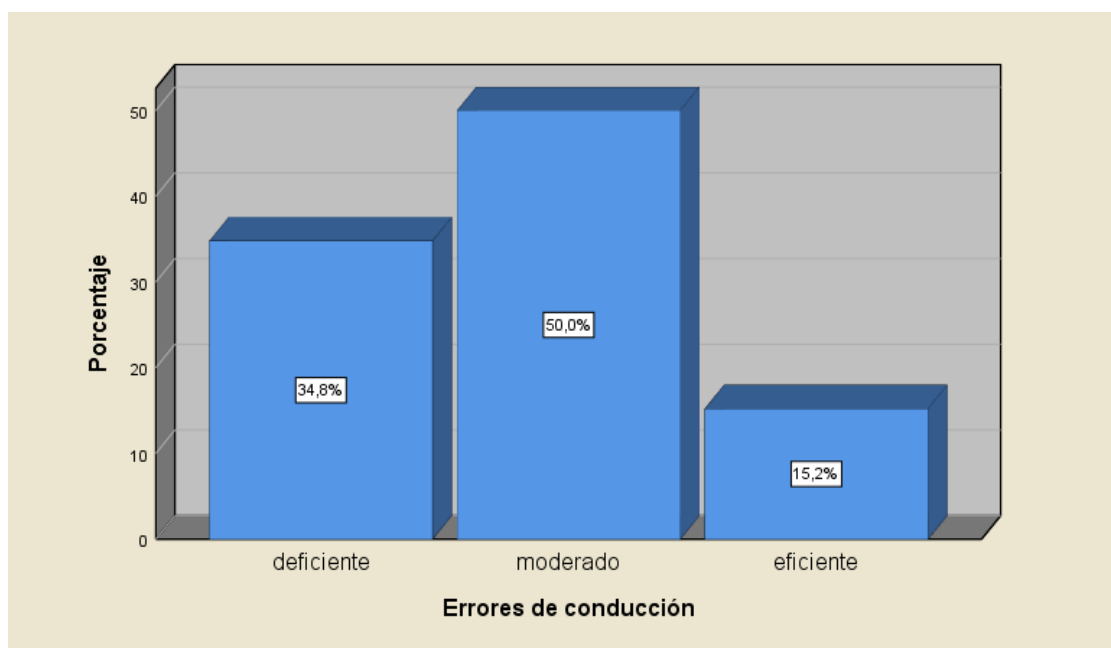


Figura 6. Descripción de los niveles de (detección) errores de conducción

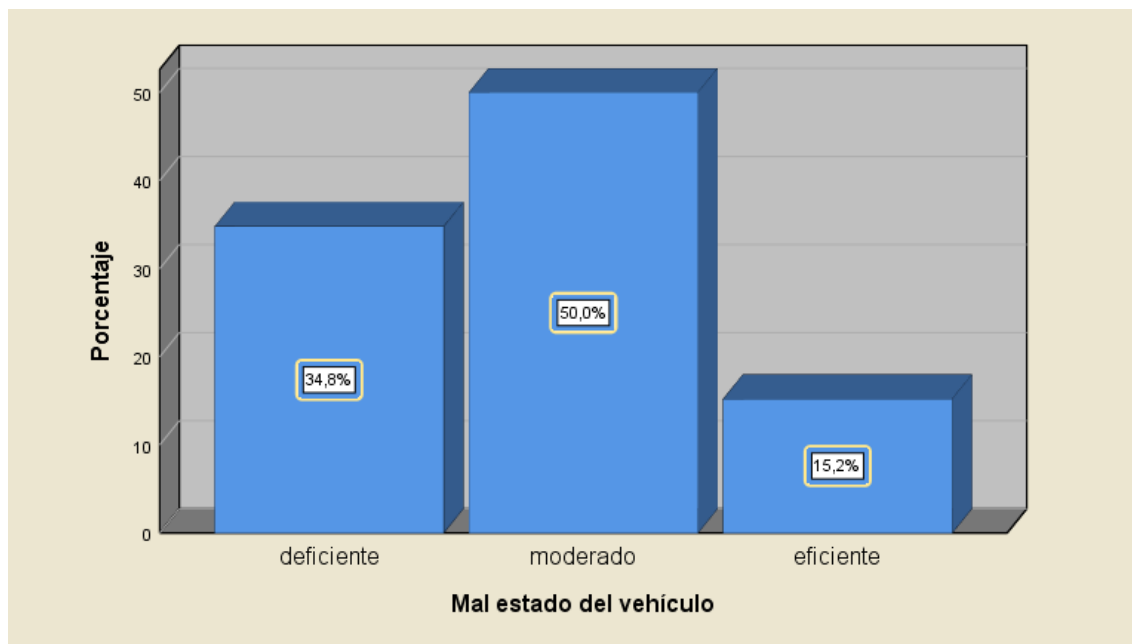
Se observa en la tabla 15 y figura 6, que según la percepción de los Trabajadores de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancía (SUTRAN), los niveles de errores de conducción donde 50.0 % indicaron que existe un nivel moderado; el 34.8 % indicaron que existe un nivel deficiente y el 15.2 % indicaron que existe un nivel eficiente respecto a la detección de los errores de conducción.

Tabla 16

*Descripción de los niveles de (detección) Mal estado del vehículo*

Niveles	Frecuencia	Porcentaje
Deficiente	32	34.8
Moderado	46	50.0
Eficiente	14	15.2
Total	92	100.0

*Nota:* Base de datos. (2018)



*Figura 7.* Descripción de los niveles de (detección) mal estado del vehículo

Se observa en la tabla 16 y figura 7, que según la percepción de los Trabajadores de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancía (SUTRAN), los niveles de mal estado del vehículo donde 50.0 % indicaron que existe un nivel moderado; el 34.8 % indicaron que existe un nivel deficiente y el 15.2 % indicaron que existe un nivel eficiente respecto a la detección del mal estado del vehículo.

Tabla 17

*Descripción de los niveles de Contexto de circulación*

Niveles	Frecuencia	Porcentaje
Deficiente	32	34.8
Moderado	43	46.7
Eficiente	17	18.5
Total	92	100.0

Nota: Base de datos. (2018)

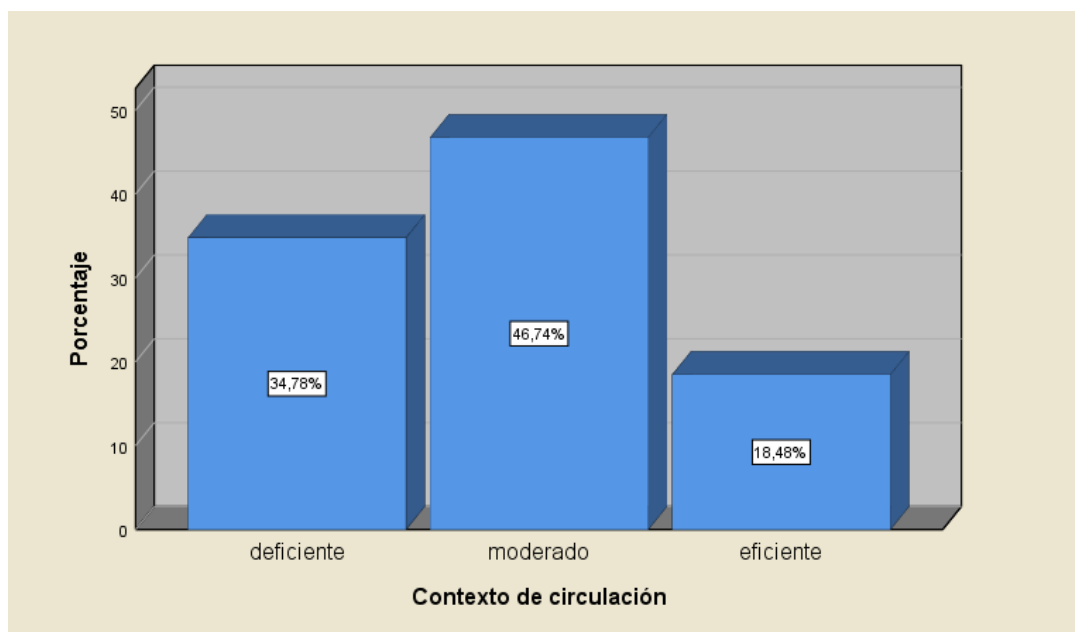


Figura 8. Descripción de los niveles de contexto de circulación

Se observa en la tabla 17 y figura 8, que según la percepción de los Trabajadores de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancía (SUTRAN), los niveles de contexto de circulación donde 46,74 % indicaron que existe un nivel moderado; el 34,78 % indicaron que existe un nivel deficiente y el 18,48 % indicaron que existe un nivel eficiente respecto a el contexto de circulación.

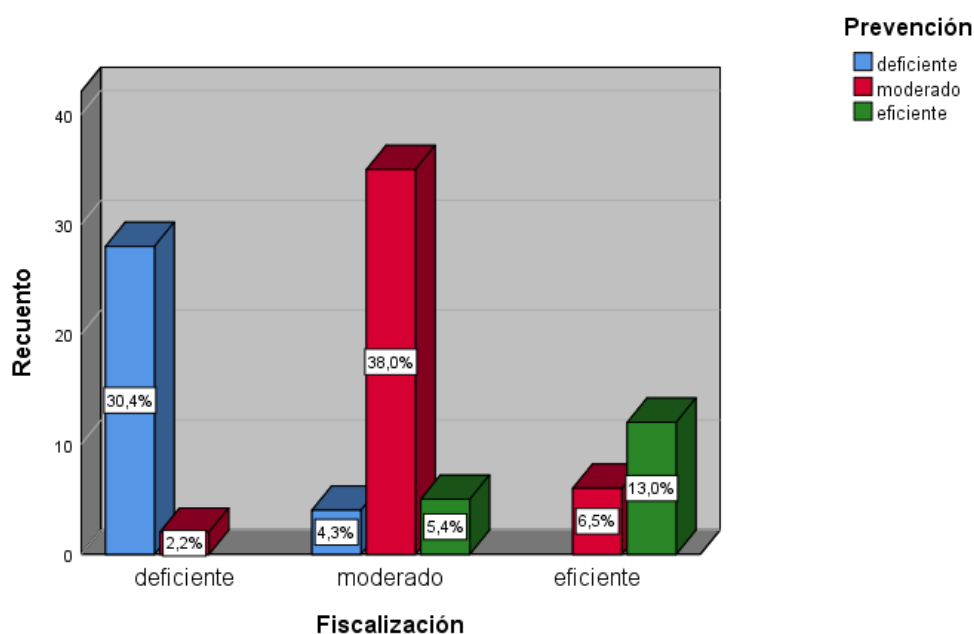
### Distribución de Frecuencia entre Fiscalización y la Prevención.

Tabla 18

*Distribución de frecuencias entre Fiscalización y la Prevención.*

V1 Fiscalización	V2 Prevención			Total
	Deficiente	Moderado	Eficiente	
Deficiente	28	2	0	30
	30.4	2.2	0.0	32.6
Moderado	4	35	5	44
	4.3	38.0	5.4	47.8
Eficiente	0	6	12	18
	0.0	6.5	13.0	19.6
Total	32	43	17	92
	34.8	46.7	18.5	100.0

Nota: Base de datos (2018)



*Figura 9.* Niveles entre fiscalización y la prevención.

Como se observa en la tabla 18 y figura 9; la fiscalización en un nivel deficiente, el 30.4 % de los Trabajadores de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancía (SUTRAN) presenta una deficiente prevención, por otro lado, la fiscalización en un nivel moderado, el 38,0% de los servidores públicos presenta una moderada prevención. Así mismo, la fiscalización en un nivel eficiente, el 13% de los servidores públicos presenta una eficiente prevención.

Tabla 19

*Distribución de frecuencias entre Fiscalización y (Detección) de los Errores de conducción*

Fiscalización	Errores de conducción			Total
	Deficiente	Moderado	Eficiente	
Deficiente	28	1	1	30
	30.4	1.1	1.1	32.6
Moderado	4	35	5	44
	4.3	38.0	5.4	47.8
Eficiente	0	10	8	18
	0.0	10.9	8.7	19.6
Total	32	46	14	92
	34.8	50.0	15.2	100.0

Nota: Base de datos (2018)

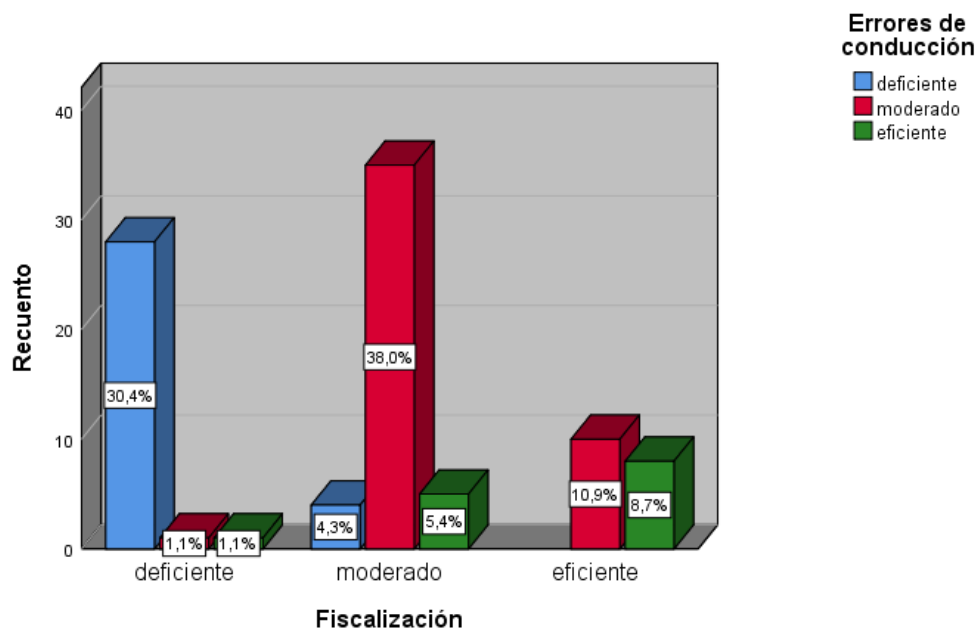


Figura 10. Niveles entre Fiscalización y la Detección de los errores de conducción

Como se observa en la tabla 19 y figura 10; la fiscalización en un nivel deficiente, el 30.4 % de los Trabajadores de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancía (SUTRAN) presenta una deficiente detección de errores de conducción, por otro lado, la fiscalización en un nivel moderado, el 38,0% de los servidores públicos presenta una moderada detección de errores de conducción. Así mismo, la fiscalización

en un nivel eficiente, el 8.7% de los servidores públicos presenta una eficiente detección de errores de conducción.

Tabla 20

*Distribución de frecuencias entre Fiscalización y (Detección) del Mal estado del vehículo*

Fiscalización	Mal estado del vehículo			Total
	Deficiente	Moderado	Eficiente	
Deficiente	28	2	0	30
	30.4	2.2	0.0	32.6
Moderado	4	36	4	44
	4.3	39.1	4.3	47.8
Eficiente	0	8	10	18
	0.0	8.7	10.9	19.6
Total	32	46	14	92
	34.8	50.0	15.2	100.0

Nota: Base de datos (2018)

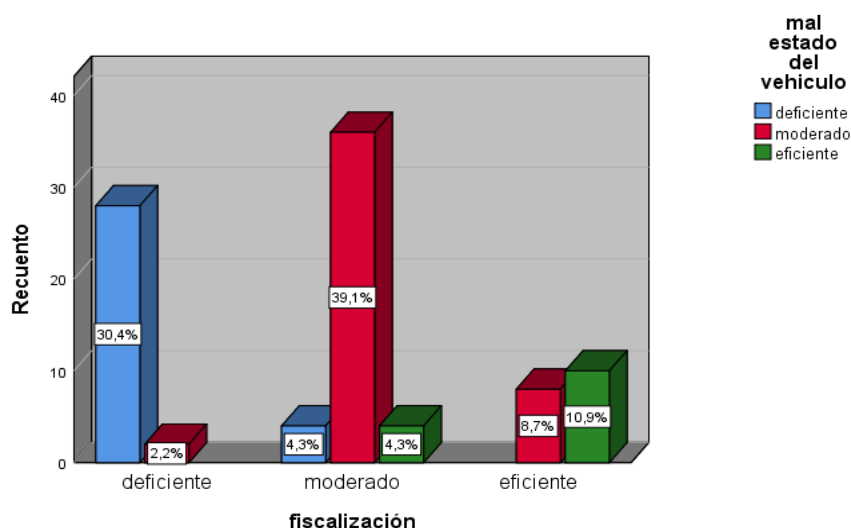


Figura 11. Niveles entre fiscalización y la detección del mal estado del vehículo

Como se observa en la tabla 20 y figura 11; la fiscalización en un nivel deficiente, el 30.4 % de los Trabajadores de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancía (SUTRAN) presenta una deficiente detección de mal estado del vehículo, por otro lado, la fiscalización en un nivel moderado, el 39,1% de los servidores públicos presenta una moderada detección de mal estado del vehículo. Así mismo, la fiscalización en un nivel eficiente, el 10.9% de los servidores públicos presenta una eficiente detección del mal estado del vehículo.

Tabla 21

*Distribución de frecuencias entre Fiscalización y contexto de circulación*

Fiscalización	contexto de circulación			Total
	Deficiente	Moderado	Eficiente	
Deficiente	28	2	0	30
	30.4	2.2	0.0	32.6
Moderado	4	36	4	44
	4.3	39.1	4.3	47.8
Eficiente	0	5	13	18
	0.0	5.4	14.1	19.6
Total	32	43	17	92
	34.8	46.7	18.5	100.0

Nota: Base de datos (2018)

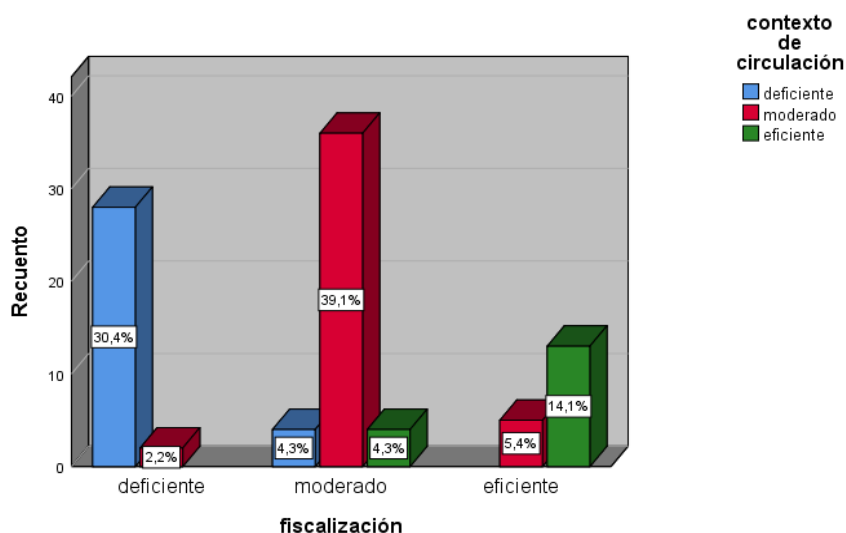


Figura 12. Niveles entre fiscalización y contexto de circulación

Como se observa en la tabla 21 y figura 12; la fiscalización en un nivel deficiente, el 30.4 % de los Trabajadores de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancía (SUTRAN) presenta en nivel deficiente de la detección del contexto de circulación en los accidentes de tránsito, por otro lado, la fiscalización en un nivel moderado, el 39,1% de los servidores públicos presenta una moderada detección del contexto de circulación en los accidentes de tránsito. Así mismo, la fiscalización en un nivel eficiente, el 14.1% de los servidores públicos presenta una eficiente detección del contexto de circulación en los accidentes de tránsito



## Prueba de hipótesis

### Hipótesis general

**H0:** No Existe relación significativa entre la Fiscalización y la prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas de Carga y Mercancías, 2018.

**Ha:** Existe relación significativa entre fiscalización y la prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de personas de carga y Mercancías, 2018

Nivel de significancia:  $\alpha = 0.05$  y Estadístico: Rho de Spearman

Tabla 22

*Correlaciones entre la Fiscalización y la prevención de los accidentes de tránsito*

		Fiscalización	Prevención
Rho de Spearman	Fiscalización	Coefficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	,780**
		N	,000
	Prevención	Coefficiente de correlación	92
		Sig. (bilateral)	92
		N	,780**
		1,000	

\*\* . La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

En la tabla 22, se observa de acuerdo a los resultados del análisis estadístico que existe una relación positiva y significativa entre la fiscalización y la prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas de Carga y Mercancías, 2018; con un coeficiente de correlación de 780 lo cual indica una correlación alta entre las variables y  $p = 0.000 < 0.01$  por lo que se toma la decisión de rechazar la hipótesis nula y aceptar la hipótesis alterna; por lo tanto se concluye para un riesgo del 1% y un 99% de confiabilidad, existe una relación positiva y significativa entre la fiscalización y la prevención.

## Hipótesis específicas

### Hipótesis específica 1

**H0:** No existe relación significativa entre la fiscalización y la detección de los errores de conducción de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías, 2018.

**Ha:** Existe relación significativa entre la fiscalización y la detección de los errores de conducción de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías, 2018.

Nivel de significancia:  $\alpha = 0.05$  y Estadístico: Rho de Spearman

Tabla 23

*Correlaciones entre fiscalización y los errores de conducción.*

		fiscalización	errores de conducción
Rho de Spearman	Coeficiente de correlación	1,000	,755**
	fiscalización Sig. (bilateral)	.	,000
	N	92	92
	Coeficiente de correlación	,755**	1,000
	errores de conducción Sig. (bilateral)	,000	.
	N	92	92

\*\* . La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

En la tabla 23, se observa de acuerdo a los resultados del análisis estadístico que existe una relación positiva y significativa entre la fiscalización y la detección de los errores de conducción de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías, 2018; con un coeficiente de correlación de 755 lo cual indica una correlación alta entre las variables y  $p = 0.000 < 0.01$  por lo que se toma la decisión de rechazar la hipótesis nula y aceptar la hipótesis alterna; por lo tanto se concluye para un riesgo del 1% y un 99% de confiabilidad, existe una relación positiva y significativa entre la fiscalización y la detección de los errores de conducción en los accidentes de tránsito.

### Hipótesis específica 2

**H0:** No existe relación significativa entre la fiscalización y la detección del mal estado del vehículo de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías, 2018

**Ha:** Existe relación significativa entre la fiscalización y la detección del mal estado del vehículo de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías, 2018.

Nivel de significancia:  $\alpha = 0.05$  y Estadístico: Rho de Spearman

Tabla 24

*Correlaciones entre la fiscalización y el mal estado del vehículo*

		fiscalización	Mal estado del vehículo	
Rho de Spearman	fiscalización	Coeficiente de correlación	1,000	
		Sig. (bilateral)	,765**	
	Mal estado del vehículo	N	.000	92
		Coeficiente de correlación	,765**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	92	92

\*\* . La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

En la tabla 24, se observa de acuerdo a los resultados del análisis estadístico que existe una relación positiva y significativa entre la fiscalización y la detección del mal estado del vehículo de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías, 2018; con un coeficiente de correlación de 765 lo cual indica una correlación alta entre las variables y  $p = 0.000 < 0.01$  por lo que se toma la decisión de rechazar la hipótesis nula y aceptar la hipótesis alterna; por lo tanto se concluye para un riesgo del 1% y un 99% de confiabilidad, existe una relación positiva y significativa entre la fiscalización y la detección del mal estado del vehículo.

### Hipótesis específica 3

**H0:** No existe relación significativa entre la fiscalización y el contexto de circulación de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías, 2018

**Ha:** Existe relación significativa entre la fiscalización y el contexto de circulación de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías, 2018

Nivel de significancia:  $\alpha = 0.05$  y Estadístico: Rho de Spearman

Tabla 25

*Correlaciones entre la fiscalización y el contexto de circulación.*

		fiscalización	Contexto de circulación
Rho de Spearman	Coeficiente de correlación	1,000	,806**
	fiscalización Sig. (bilateral)	.	,000
	N	92	92
	Coeficiente de correlación	,806**	1,000
	Contexto de circulación Sig. (bilateral)	,000	.
	N	92	92

\*\* . La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

En la tabla 25, se observa de acuerdo a los resultados del análisis estadístico que existe una relación positiva y significativa entre la fiscalización y el contexto de circulación de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías, 2018; con un coeficiente de correlación de 0.806 lo cual indica una correlación alta entre las variables y  $p = 0.000 < 0.01$  por lo que se toma la decisión de rechazar la hipótesis nula y aceptar la hipótesis alterna; por lo tanto se concluye para un riesgo del 1% y un 99% de confiabilidad, existe una relación positiva y significativa entre la fiscalización y el contexto de circulación de los accidentes de tránsito.

## **IV. DISCUSIÓN**

En referencia a la hipótesis general se observó que el dato estadístico en este nivel de correlación fue del 0.780 y un nivel de significancia o p. valor de 0.000, además se observó que los resultados descriptivos de la variable de fiscalización estuvo en un nivel moderado (38.0%) y la variable de prevención estuvo en un nivel en moderado (35.0%). Estos datos guardan relación con el antecedente de Ysla (2015)“Factores de la Fiscalización en los Accidentes de Tránsito del Transporte Terrestre por Carretera en la Red Vial Nacional 2015” el cual determinó las variables independientes XA= Cumplimiento de las normas de transporte terrestre; el texto único del Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, que regula el uso de las vías públicas terrestre aplicables al desplazamiento de personas, vehículos y animales XB= Cumplimiento de las normas de tránsito e Y= Los Accidentes de Tránsito en la red vial nacional; que es la consecuencia del no cumplimiento de las normas de transportes y tránsito terrestre. Del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, se desprendió dos sub variables X1= Cumplimiento de la norma de transporte de personas; X2= Cumplimiento de la norma de transporte de mercancías y del Texto Único del Reglamento Nacional de Tránsito se desprendió dos sub variables X3= Cumplimiento de las normas de tránsito por parte del conductor y X4 = Cumplimiento de la documentación establecida en la norma de tránsito. Del resultado obtenido del proceso de modulación, se concluyó que la hipótesis general es verdadera, en concordancia con el presente trabajo se mostró que la hipótesis general es alterna y rechaza la hipótesis nula.

Por lo tanto, existe relación significativa entre la Fiscalización y la prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de personas de carga y Mercancías, 2018.

En referencia a los factores que puedan incidir en los accidentes de tránsito, en correlación con los objetivos generales del presente trabajo el cual determina si existe relación significativa entre la fiscalización y la prevención de accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías, 2018, estos datos guardan relación con la los antecedentes nacionales, Blanco (2010), en la Tesis Titulada “Factores que inciden en los homicidios por accidentes de tránsito terrestre de la zona metropolitana del municipio de san salvador del año 2007 al año 2008” la cual tuvo como objetivo general determinar cuáles son los factores que inciden en los homicidios por accidente de tránsito y las consecuencias jurídicas dentro de un proceso, el método a escoger fue el hipotético-deductivo, que se caracterizó por pasar de afirmaciones de carácter general, que se caracterizó por pasar de afirmaciones de carácter general, que en

este caso fue lo que se dice, lo que se habla y lo que se estudia de los factores que inciden en los homicidios por accidente de tránsito terrestre, a hechos particulares, en nuestro caso la delimitación a un hecho delictivo que es específicamente el delito de homicidio (Culposo)” quiere decir que si el conductor sería responsable sin embargo esto sería como un agente posible previsto que para el estudio de Blanco determina que en su procedimiento sería “Culposo”, en el presente trabajo una de las dimensiones que se desarrolló es el error de conducción como posible agente causante de un accidente de tránsito, es correlacional con el trabajo del Blanco puesto que para él la delimitación a un hecho delictivo es la persona que esté involucrada en el accidente de tránsito.

En referencia a la primera variable de fiscalización, estas guardan relación con la tesis del López (2016) en la Tesis Titulada “Factores de la fiscalización en la calidad del servicio de transporte público urbano en Lima” la cual tuvo como objetivo determinar la influencia de los Factores de Fiscalización en la calidad del servicio de transporte público urbano de Lima, la investigación fue descriptiva de diseño no experimental trasversal y descriptivo – explicativo, la muestra fue no probabilístico, factores e instrumentos que permitieron validar el modelo (multivariada) descriptivo causal, logística ordinal para la demostración las hipótesis. La hipótesis General tuvo como variables independientes  $X =$  Factores de fiscalización, y variable dependiente  $Y =$  Calidad del servicio del transporte público urbano; las hipótesis específicas tienen como variables independientes  $X1 =$  normatividad vigente del transporte;  $X2 =$  estudios tránsito y transporte;  $X3 =$  regulación del transporte y  $X4 =$  proceso de fiscalización del transporte. Del resultado obtenido del proceso de modulación, se concluyó que la Hipótesis General es verdadera, lo que se estarían presentando es la dependencia porcentual de los Factores de fiscalización en la calidad del servicio de transporte público de Lima, en cuanto al coeficiente de Nagalkerke, el cual se tiene que la variabilidad de la calidad del servicio de transporte público se debe al 27.6% por lo que no se aplica los factores de fiscalización de transporte público de Lima. Se puede afirmar que hay evidencia empírica de que “el cumplimiento los factores de fiscalización influye en la calidad del servicio del transporte público urbano en Lima” siendo correlacional con la fiscalización referente a los accidentes de tránsito, es que mientras más se fiscalice se previene actos previsto que el la tesis de Lopez, se aprecia que la calidad del servicio aumenta mientras se fiscaliza y si no disminuirá eso en correlación con el presente trabajo afirma que a más fiscalización más índice de prevención es decir que se debe de fiscalizar de manera constante creando así la constancia de cumplimiento ya se normativo o educativo.

En referencia a la primera variable de prevención, coincide con la tesis de Puentes (2017) en la Tesis Titulada, “Lineamientos de Seguridad Vial para la Prevención de la Accidentalidad Vial en los Corredores del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), caso de Estudio Corredor de La Avenida Calle 72 (2012- 2017)” Colombia, señala que el objetivo de la presente investigación fue plantear lineamientos para la prevención de la accidentalidad vial y encontrar las causas de la misma en los corredores del SITP, como Hipótesis nula se planteó que más del 50% de los eventos de accidentalidad se generan a una distancia menor o igual a 40 metros del paradero debido a infraestructura deficiente en paraderos y como hipótesis alterna se planteó que menos del 50% de los eventos de accidentalidad se generan a una distancia menor o igual a 40 metros del paradero debido a infraestructura deficiente en paraderos, obteniendo valor Crítico:  $Z_c = -1,64$  y Valor prueba:  $Z_p = 2,30$ , se rechazó la hipótesis alterna y se aceptó la hipótesis nula. En relación al presente trabajo, se correlacionó que dentro de las dimensiones de la variable prevención, están los errores de conducción, además en las conclusiones de Puentes se demostró el rango de edades como posibles agentes causantes de accidentes de tránsito, en relación a la variable 2 Prevención, que determina el mal estado del vehículo, según la tesis de Puentes se debe tener un registro de información previsto que también influye en los accidentes de tránsito, los vehículos en mal estado, falla mecánica, mantenimiento así como en la presente tesis que determinó los factores que ocasionan los accidentes de tránsito, los cuales son: el mal estado del vehículo, en relación a la variable 2 Prevención y la Dimensión 3 contexto de circulación, según la tesis de Puentes, las condiciones generales de accidentalidad analizadas, las horas donde se presenta la mayor cantidad de eventos relacionados con la accidentalidad corresponde a las 7, 8, 18 y 19 horas, momentos conocidos como horas pico o saliendo de pico para el tipo de día hábil; sin embargo, son instantes donde el 100% de los vehículos del Sistema Integrado de Transporte Público se encuentran en la vía con excepción de casos por fuerza mayor como: mantenimiento correctivo, fallas de última hora, o falta de conductor entre otros, en relación a la tesis presentada el contexto de circulación forma parte de los accidentes de tránsito en un nivel moderado del 46.17%. (Véase tabla 17).



## **V. CONCLUSIONES**

**Primero**

Se concluye que, en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018, respecto al objetivo general, se comprobó que hay una relación moderada de la variable fiscalización con la de prevención, con un índice de correlación de 780, este nivel de relación se explica así: de acuerdo al tipo es relación positiva, y de acuerdo al nivel de relación es correlación positiva alta. La significancia resultó Sig.=0,000 lo que indicó que Sig. fue menor a 0,05, lo que admitió indicar que la relación fue significativa, por cuanto, se rechazó la hipótesis nula y se aceptó la hipótesis alterna.

Cumplíndose con el objetivo general, el cual determina la relación entre la fiscalización y la prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías, 2018

**Segundo.**

Se concluye que, en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018, respecto al primer objetivo específico, se comprobó que hay una relación moderada de la variable fiscalización con la dimensión 1 (detección) de los errores de conducción, con un índice de correlación de 755, este nivel de relación se explica así: de acuerdo al tipo es relación positiva, y de acuerdo al nivel de relación es correlación positiva alta. La significancia resultó Sig.=0,000 lo que indicó que Sig. fue menor a 0,05, lo que admitió indicar que la relación fue significativa, por cuanto, se rechazó la hipótesis nula y se aceptó la hipótesis alterna.

Cumplíndose con el objetivo específico el cual determina la relación que existe entre la fiscalización y la detección de los errores de conducción de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías, 2018.

**Tercero**

Se concluye que, en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018, respecto al objetivo general, se comprobó que hay una relación moderada de la variable fiscalización con la dimensión 2 (detección) del mal estado del vehículo, con un índice de correlación de 765, este nivel de relación se explica así: de acuerdo al tipo es relación positiva, y de acuerdo al nivel de relación es correlación

positiva alta. La significancia resultó Sig.=0,000 lo que indicó que Sig. Fue menor a 0,05, lo que admitió indicar que la relación fue significativa, por cuanto, se rechazó la hipótesis nula y se aceptó la hipótesis alterna.

Cumplíndose con el objetivo específico el cual determina la relación que existe entre la fiscalización y la detección del mal estado del vehículo de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018.

#### **Cuarto**

Se concluye que, en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018, respecto al objetivo general, se comprobó que hay una relación moderada de la variable fiscalización con la dimensión 3 “contexto de circulación”, con un índice de correlación de 806, este nivel de relación se explica así: de acuerdo al tipo es relación positiva, y de acuerdo al nivel de relación es correlación positiva alta y significativa. La significancia resultó Sig.=0,000 lo que indicó que Sig. fue menor a 0,05, lo que admitió indicar que la relación fue significativa, por cuanto, se rechazó la hipótesis nula y se aceptó la hipótesis alterna.

Cumplíndose con el objetivo específico el cual determina la relación que existe entre la fiscalización y el contexto de circulación de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018.

## **VI. RECOMENDACIONES**

**Primero**

Se recomienda a la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, capacitar al personal a cargo en cuanto a normatividad vigente y actualización, previsto que el trabajador debe de conocer la normativa que vigente y ser constantemente estudiada previsto que el derecho cambia en el tiempo, esto permitirá contar con trabajadores especializados en temas de transporte terrestre.

**Segundo.**

Se recomienda que, en el desarrollo de la aplicación de la fiscalización de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, el personal en campo debe contar con las medidas de seguridad y viabilidad en cuanto a fiscalizar, además en manera de prevención de accidentes de tránsito el personal de campo debe de ser constante en la ejecución de inspección y no solo debe de sancionar si no de tener la capacidad de concientizar al conductor.

**Tercero**

Se recomienda evaluar las incidencias en cuanto a accidentes de tránsito se desarrollen realizando un estudio en el cual se determine cuáles son los agentes con más incidencias en cuanto al hecho de un accidente de tránsito de manera que se puede crear la cultura de prevención de accidentes de tránsito.

**Cuarto**

Se recomienda inspecciones continuas como manera de prevención de accidentes de tránsito, previsto que uno los agentes causantes es la informalidad de pasajeros en nuestros País.

**Quinto**

Se recomienda a la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías, elabore reportes públicos colgados en la página Web, en concordancia con la Ley de transparencia, en cuanto a responsabilidad de conductores involucrados en el desarrollo de un accidente de tránsito.

## **VII. REFERENCIAS**

- Andia, W. (2017). *Manual de Gestión pública, Pautas para la aplicación de los sistemas administrativos*. (7a ed.). Perú: Arte & Pluma.
- Adam. (1996). *La Fiscalización en México*. Universidad Nacional Autónoma de México [versión PDF]. Recuperado de [https://books.google.com.pe/books?id=Tvz-zEm9nrQC&pg=PA229&dq=experiencias+de+la+fiscalizacion+mexico+libro&hl=es419&sa=X&ved=0ahUKEwip8tW4w5zhAhVCp1kKHU\\_QDIMQ6AEIMzAC#v=onepage&q=experiencias%20de%20la%20fiscalizacion%20mexico%20libro&f=false](https://books.google.com.pe/books?id=Tvz-zEm9nrQC&pg=PA229&dq=experiencias+de+la+fiscalizacion+mexico+libro&hl=es419&sa=X&ved=0ahUKEwip8tW4w5zhAhVCp1kKHU_QDIMQ6AEIMzAC#v=onepage&q=experiencias%20de%20la%20fiscalizacion%20mexico%20libro&f=false)
- Barrera. (2016) *La coordinación entre las instituciones estatales para la implementación de acciones de prevención de accidentes de tránsito: un estudio de caso de las instituciones educativas de Lima metropolitana, durante el 2014-2015*. (Tesis de Maestría), Pontificia universidad católica del Perú, Lima, Perú.
- Badillo. (2017) *Accidentes de trabajo y de circulación: delimitación de responsabilidades y coberturas aseguradoras*. Madrid: Editorial Arazandi.
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la Investigación*. (3a ed) Colombia: Pearson Educación.
- Behar. (2008). *Metodología de la Investigación*. Colombia: Editorial Shalom.
- Blanco. (2010) *Factores que Inciden en los Homicidios por Accidentes de Tránsito Terrestre de la Zona Metropolitana del Municipio de San Salvador del Año 2007 al Año 2008*. (Tesis de Licenciado en Ciencias Jurídica) Universidad de el Salvador, San Salvador.
- Cesán, V. (2011), *Análisis de los accidentes de tránsito en la provincia de La Pampa en el período-2000-2004*. (Tesis de maestría), Universidad nacional de Lanús, Argentina.
- Curiel. (2015). *Los principales errores al conducir*. Crónica Jalisco. Recuperado de: <http://www.cronicajalisco.com/notas/2015/53394.html>
- Hernández, R. Fernández, C. y Baptista, P. (2008). *Metodología de la Investigación*. (4ª ed.), México: Editorial Mc Graw Hill.

- Hernández, H. (2010), *Evaluación y gestión estratégica para la seguridad vial: ciudad Juárez, México, 2008-2010*. (Tesis de doctor), El Colegio de la Frontera Norte. México.
- Hernández-Sampieri, R., Fernández-Collado, C. y Baptista-Lucio, P. (2014). *Cómo se originan las investigaciones cuantitativas, cualitativas o mixtas. En Metodología de la Investigación* (6ª ed), México: McGraw-Hill.
- Gómez, (2008) *Prevención de los accidentes de tránsito, ciencias de la prevención en acción: reducción de riesgo España*. España: editorial síntesis S.A.
- Ley general de transporte y tránsito terrestre N° 27181 (2015). *El Peruano*, Recuperado de [http://transparencia.mtc.gob.pe/idm\\_docs/normas\\_legales/1\\_0\\_3106.pdf](http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_3106.pdf)
- Ley de creación de la superintendencia de transporte terrestre de personas, carga y Mercancías N° 29380. (2009). *El Peruano*. Recuperado de [http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/Ley\\_29380.pdf](http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/Ley_29380.pdf)
- Ley de Procedimiento Administrativo Sancionador N° 27444. (2017) Texto Único Ordenado. *El Peruano*, Recuperado de [http://spij.minjus.gob.pe/content/publicaciones\\_oficiales/img/texto-unico.pdf](http://spij.minjus.gob.pe/content/publicaciones_oficiales/img/texto-unico.pdf)
- Decreto Supremo N° 017-2009 MTC. (2009). Reglamento Nacional de Administración de Transporte. *El Peruano*, Recuperado de [https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/normaslegales/DECRETO%20SUPR EMO%20N%C2%BA%20017-2009-MTC%20\(actualizado%2004.01.2017\).pdf](https://www.mtc.gob.pe/cnsv/documentos/normaslegales/DECRETO%20SUPR EMO%20N%C2%BA%20017-2009-MTC%20(actualizado%2004.01.2017).pdf)
- Lopez. (2016). *Factores de la fiscalización en la calidad del servicio de transporte público urbano en Lima*. (Tesis Doctor en Gestión Pública y Gobernabilidad). Universidad Cesar Vallejo, Lima, Perú.
- Manzaneda, A. (2013). *Estudio y análisis del Decreto Supremo N° 420: Control, fiscalización y seguridad vial para disminuir el riesgo de accidentes de tránsito en carreteras y caminos del Estado Boliviano*. (Tesis de grado), Universidad mayor de san Andrés, Bolivia.



- Melinkoff. (1990). Los procesos administrativos, [versión PDF]. Recuperado de [https://www.researchgate.net/publication/44509779\\_Los\\_Procesos\\_administrativos\\_Ramon\\_V\\_Melinkoff](https://www.researchgate.net/publication/44509779_Los_Procesos_administrativos_Ramon_V_Melinkoff)
- Pinedo, R. (2012), *Plan de monitoreo del mantenimiento vial del transporte terrestre y prevención de accidentes en la carretera: Ayacucho - Abancay 2012*. (Tesis de maestría), Universidad Cesar Vallejo-Lima. Perú.
- Puentes. (2017), *Lineamientos de Seguridad Vial para la Prevención de la Accidentalidad Vial en los Corredores del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)*, Caso de Estudio Corredor de La Avenida Calle 72 (Tesis Maestría) Bogotá D.C.
- Phil Bartle. (1967, 1987, 2007). *La Naturaleza de la Supervisión y Evaluación*. Recuperado de <http://cec.vcn.bc.ca/mpfc/modules/mon-whets.htm>
- Real Academia Española. (1984). *Diccionario de la Real Academia Española* (20ª edición). Madrid, España. Recuperado de <http://lema.rae.es/drae/?val=acontecimiento>
- Reason, J.T., Manstead, A.S.R., Stradling, S.G., Baxter, J.S., Campbell, K. (1990). Los principales errores al conducir. *Crónica Jalisco*. Recuperado de <http://www.cronicajalisco.com/notas/2015/53394.html>
- Rumar, (1985). *The role of perceptual and cognitive filters in observedbehaviour*. In: *Evans, L., Schwing, R.C. (Eds.), Human Behaviour andTraffic Safety*. Plenum Press, New York, pp. 151–165.
- Gutierrez, J. (2004). Prevalencia de síntomas de alteraciones mentales en la población de El Salvador. *Revista Internacional de Psicología*, 3(2), 1-8 Recuperado de [www.revistapsicologia.org](http://www.revistapsicologia.org)
- Robbins. (1996). *Fundamentos de administración, concepto y aplicaciones* (8ª ed), México: Pearson Educación
- Organización Mundial de la Salud. (1984). Accidentes de tráfico en los países en desarrollo. Serie de informes técnicos N° 703. *Organización mundial de la salud*. Resumen Recuperado de

[https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/world\\_report/summary\\_es.pdf](https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_es.pdf)

Organización Mundial de la Salud. (1992). Clasificación estadística internacional de enfermedades y problemas relacionados con la salud. *Organización mundial de la salud*. Resumen Recuperado de [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/world\\_report/summary\\_es.pdf](https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_es.pdf)

Organización Mundial de la Salud – Banco Mundial. (2004). Informe sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. *Organización mundial de la salud*. Resumen Recuperado de [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/world\\_report/summary\\_es.pdf](https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_es.pdf)

Stoner. (1996). *Administración* (6ª ed), México: Prentice Hall Hispanoamericana.

Sierra, R. (2008). *Técnicas de investigación social. Teoría y ejercicios*. Madrid: Paraninfo.

Trejo. (2016). *Experiencias de la Fiscalización*, México. Editorial Lagares de México.

Toledo. (2006). *Manual de prevención de accidentes de tráfico en el ámbito laboral itinere y en misión. El factor humano: riesgo y grupos de riesgo*. Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial, Intras, España: Universidad de Valencia.

Ysla. (2015). *Factores de la Fiscalización en los Accidentes de Tránsito del Transporte Terrestre por Carretera en la Red Vial Nacional 2015*. (Tesis para doctor). Universidad Cesar Vallejo, Lima, Perú.

## **ANEXOS**

## ANEXO 1

## MATRIZ DE CONSISTENCIA

**TÍTULO: FISCALIZACIÓN Y PREVENCIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCÍAS, 2018**

**AUTOR: FLOR DE MARIA RIOS SALDAÑA**

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES E INDICADORES			
<p><b>Problema principal:</b></p> <p>¿Qué relación existe entre la fiscalización y la prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018?</p> <p><b>Problemas secundarios:</b></p> <p>1.- ¿Qué relación existe en la fiscalización y la detección de los errores de conducción de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018?</p>	<p><b>Objetivo general:</b></p> <p>Determinar la relación que existe entre la fiscalización y la prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018</p> <p><b>Objetivos específicos:</b></p> <p>1.-Determinar la relación que existe entre la fiscalización y la detección de los errores de conducción de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018.</p>	<p><b>Hipótesis general:</b></p> <p>Existe relación significativa entre la fiscalización y la prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte terrestre de Personas Carga y Mercancías, 2018.</p> <p><b>Hipótesis específicas:</b></p> <p>1- Existe relación significativa entre la fiscalización y la detección de los errores de conducción de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías, 2018.</p>	<p><b>Variable 1: Fiscalización</b></p> <p>Según Adam y Becerril (1996), definieron que la fiscalización “Es la acción por medio de la cual se evalúan y revisan las acciones de gobierno considerando su veracidad, racionalidad y el apego de la ley” (p.7).</p> <p><b>El proceso de Fiscalización según la Ley 27181 se divide en tres fases.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Supervisión</li> <li>- Detección de infracciones</li> <li>- Imposición de infracciones</li> </ul>			
			<b>Dimensiones</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Ítems</b>	<b>Niveles o rangos</b>
			<b>Investigación</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Realidad</li> <li>✓ Solucionar problemas</li> <li>✓ Enfoque Estructurar</li> </ul>	<b>7</b>	<b>Deficiente [30 - 69]</b>
			<b>Supervisión</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Observación</li> <li>✓ Proceso</li> </ul>	<b>11</b>	<b>Eficiente [111 – 150]</b>

<p>2.- ¿Qué relación existe en la fiscalización y la detección del mal estado del vehículo de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías, 2018?</p>	<p>2.- Determinar la relación que existe entre la fiscalización y la detección del mal estado del vehículo de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018</p>	<p>2).- Existe relación significativa entre la fiscalización y la detección del mal estado del vehículo de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías, 2018</p>	<p><b>Control</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Observación Sistemática</li> <li>✓ Proceso</li> <li>✓ Garantizar</li> </ul>	<p><b>8</b></p>	
<p>3.- ¿Qué relación existe en la fiscalización y el contexto de circulación de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018?</p>	<p>3.- Determinar la relación que existe entre la fiscalización y el contexto de circulación de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018</p>	<p>C). - Existe relación significativa entre la fiscalización y el contexto de circulación de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018</p>	<p><b>Variable 2: PREVENCIÓN</b></p> <p>Gómez, define “Que la reducción de los accidentes de tráfico es una cuestión urgente, tanto desde una perspectiva humana, como económica. Los muertos y los heridos se cuentan por miles a finales de cada año. (pág. 99);</p> <p><b>Según Gómez (2008), la PREVENCIÓN se compone de tres (3) elementos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Errores de la conducción</li> <li>✓ Mal estado del vehículo</li> <li>✓ contexto de circulación</li> </ul>			
			<p><b>Dimensiones</b></p>	<p><b>Indicadores</b></p>	<p><b>Ítems</b></p>	<p><b>Niveles o rangos</b></p>
			<p><b>Errores de la conducción</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Errores de reconocimiento</li> <li>✓ Errores de decisiones tomadas</li> <li>✓ Errores erráticos</li> <li>✓ Errores deterioros psicológicos</li> </ul>	<p>7</p> <p>8</p>	<p><b>Deficiente</b> [30 - 69]</p> <p><b>Moderado</b> [70 – 110]</p> <p><b>Eficiente</b> [111 – 150]</p>

			Mal estado del vehículo	✓ Inadecuado mantenimiento de vehículo		
			contexto de circulación	✓ Conductor	10	
TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	POBLACIÓN Y MUESTRA	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS	ESTADÍSTICA DESCRIPTIVA E INFERENCIAL			
<p><b>TIPO:</b> BASICA</p> <p><b>DISEÑO:</b> No experimental, correlacional y corte transversal.</p> <p><b>METODO:</b> Hipotético deductivo</p>	<p><b>POBLACIÓN:</b> 120 TRABAJADORES DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS CARGA Y MERCANCÍAS (SUTRAN)</p> <p><b>TIPO DE MUESTRA:</b> PROBABILISTICO</p> <p><b>TAMAÑO DE MUESTRA:</b> 92</p>	<p><b>Variable 1: Fiscalización</b> <b>Técnicas:</b> ENCUESTA <b>Instrumentos:</b> CUESTIONARIO Autor: Bach. Flor de María Stefany Rios Saldaña Año: 2018 Monitoreo: Validez y confiabilidad Ámbito de Aplicación: SUTRAN</p> <p>Forma de Administración: INDIVIDUAL</p> <p><b>Variable 2: Prevención</b> <b>Técnicas:</b> ENCUESTA <b>Instrumentos:</b> CUESTIONARIO Autor: Bach. Flor de María Stefany Rios Saldaña Año: 2018 Monitoreo: validez y confiabilidad Ámbito de Aplicación: SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS CARGA Y MERCANCÍAS (SUTRAN)</p> <p>Forma de Administración: INDIVIDUAL</p>	<p><b>DESCRIPTIVA:</b> Tabla de frecuencias y porcentajes, tablas de contingencias, figura de barras.</p>			

## Anexo 2



### Cuestionario de Fiscalización

#### Finalidad:

El instrumento tiene la finalidad de conocer la Fiscalización en la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCÍAS (SUTRAN)

#### Datos generales:

Sexo: .....

Edad:.....

#### Instrucciones:

Estimados trabajadores el presente cuestionario, tiene el propósito de recopilar información relevante a la Fiscalización. Lee detenidamente cada una de las preguntas y marca dentro de los recuadros sólo un aspa (x). Estas respuestas son anónimas, y no es necesario que pongas tu nombre, por lo que pedimos sinceridad en tu respuesta.

#### Donde:

Nunca	= 1
Casi nunca	= 2
A veces	= 3
Casi siempre	= 4
Siempre	= 5

Gracias

Nº	Ítems	1	2	3	4	5
	<b>Dimensión 1: INVESTIGACIÓN</b>					
1	Consideras que la SUTRAN realiza labores de investigación de oficio.					
2	La SUTRAN realiza investigación a partir de la toma de conocimiento de otras entidades referente a los accidentes de tránsito.					
3	La SUTRAN realiza investigación a partir de la toma de conocimiento por denuncia de usuarios.					
4	La información obtenida de la investigación es oportuna					
5	La SUTRAN tiene actualizada la información de accidentes de tránsito.					
6	La SUTRAN cuenta con convenios con instituciones para realizar investigación referente a la aplicación de la normativa.					
	<b>Dimensión 2: SUPERVISIÓN</b>					
7	Conoces los límites, los alcances de la supervisión de la fiscalización de transporte terrestre.					
8	Respetas los límites, alcances de la supervisión de la fiscalización de transporte terrestre.					
9	Consideras que la SUTRAN realiza supervisiones constantes.					
10	Recibes alguna capacitación por parte de la SUTRAN o el MTC.					
11	La fiscalización eficiente previene accidentes de tránsito.					
12	La supervisión constante reduce el índice de accidentes de tránsito					
13	Consideras que las supervisiones constantes ayudan a reducir el índice de accidente de tránsito.					
14	Consideras que el procedimiento sancionador que realiza SUTRAN tiene concordancia con el T.U.O de la 27444 (LP)					
15	La fiscalización de campo es protectora de los intereses de usuarios.					
16	Consideras que la capacitación continua conlleva a una mejor supervisión.					
17	Conoces la normativa que aplica la fiscalización de campo.					
	<b>Dimensión 3: CONTROL</b>					
18	La SUTRAN cumple con la aplicación del D.S 017-2009 MTC (RNAT)					
19	La SUTRAN cumple con la aplicación del D.S 016-2009 MTC (RNAT)					
20	La SUTRAN cumple con la aplicación del D.S 058-2003 MTC (RNAT)					



21	Se realiza el monitoreo de velocidad (GPS) teniendo en cuenta la normativa.					
22	Se aplica el procedimiento administrativo en cuanto a la infracción detectada					
23	Consideras que un vehículo que no aprobó su revisión técnica – no debe de circular					
24	Consideras que el responsable en un accidente de tránsito siempre es el propietario del vehículo.					
25	Se realiza un debido control en la aplicación de la fiscalización de campo.					

### Anexo 3

## Cuestionario de Prevención

### Finalidad:

El instrumento tiene la finalidad de conocer referente a la Prevención de los accidentes de Tránsito, en la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS CARGA Y MERCANCÍAS (SUTRAN).

### Datos generales:

Sexo: .....

Edad:.....

### Instrucciones:

Estimados trabajadores, el presente cuestionario, tiene el propósito de recopilar información relevante para conocer cuanto conocen de Prevención de accidentes de Tránsito. Lee detenidamente cada una de las preguntas y marca dentro de los recuadros sólo un aspa (x). Estas respuestas son anónimas, y no es necesario que pongas tu nombre, por lo que pedimos sinceridad en tu respuesta.

### Donde:

Nunca	= 1
Casi nunca	= 2
A veces	= 3
Casi siempre	= 4
Siempre	= 5

Gracias

Nº	Ítems	1	2	3	4	5
	<b>Dimensión 1: (DETECCIÓN) ERRORES DE CONDUCCIÓN</b>					
1	Conoces la normativa que emite las licencias de conducir					
2	Para la emisión de licencias de conductor debe contar con la capacitación psicomotriz					
3	El conductor debe conocer todas las señales de tránsito					
4	El conductor es consciente de aplicar las normativas mientras conduce.					
5	Un accidente de tránsito, siempre será responsabilidad de un conductor.					
6	Un accidente de tránsito, siempre será responsabilidad de un peatón.					
7	El exceso de horas de manejo influye en los accidentes de tránsito					
	<b>Dimensión 2: (DETECCIÓN) MAL ESTADO DEL VEHICULO</b>					
8	Conoces los límites, los alcances de la supervisión de la fiscalización de transporte terrestre.					
9	Respetas los límites, alcances de la supervisión de la fiscalización de transporte terrestre.					
10	Consideras que la SUTRAN realiza supervisiones constantes.					
11	Recibes alguna capacitación por parte de la SUTRAN o el MTC.					
12	La fiscalización eficiente previene accidentes de tránsito.					
13	La supervisión constante reduce el índice de accidentes de tránsito					
14	Consideras que las supervisiones constantes ayudan a reducir el índice de accidente de tránsito.					
15	Consideras que el procedimiento sancionador que realiza SUTRAN tiene concordancia con el T.U.O de la 27444 (LP)					
	<b>Dimensión 3: CONTEXTO DE CIRCULACIÓN</b>					
16	Los desastres naturales inciden en los accidentes de tránsito					
17	El contexto de circulación puede ser el principal factor de los accidentes de tránsito.					
18	Las pistas y el deterioro de las mismas inciden en los accidentes de tránsito.					
19	El deterioro de las marcas de pavimento incide en los accidentes de tránsito					
20	La falta de señales luminosas incide en los accidentes de tránsito					

21	La circulación de vehículos antiguos incide en los accidentes de tránsito.					
22	Considera que el transporte informal influye en los índices de accidentes de tránsito.					
23	Se toman las acciones pertinentes para disminuir el transporte informal.					
24	Se aplican las medidas preventivas en una fiscalización de campo					
25	Las vías de circulación son las adecuadas para el tránsito de vehículos.					

**Anexo 4: Base de datos de nivel de confiabilidad**

**VARIABLE 1: FISCALIZACIÓN**

N°	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	P22	P23	P24	P25
1	4	4	4	3	3	4	4	3	5	3	3	1	1	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5
2	4	3	3	4	3	3	3	4	5	3	2	4	4	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5
3	4	4	3	4	4	5	5	5	5	3	3	3	3	4	4	3	3	5	5	5	5	5	3	5	5
4	2	2	3	2	2	5	5	2	5	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5
5	3	3	4	4	3	3	4	4	5	3	3	4	4	5	5	3	3	5	5	5	5	5	5	5	5
6	3	3	4	4	4	3	4	4	5	3	3	4	4	5	5	3	4	5	5	5	5	5	5	5	5
7	5	4	4	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	5
8	5	5	4	4	4	4	4	2	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	5	5	5	5	5	5	5
9	4	4	5	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	4	4	5
10	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	3	3	4	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5
11	5	4	4	3	3	5	5	5	5	4	4	4	4	3	4	4	4	5	5	5	5	5	4	4	5
12	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
13	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5
14	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5
15	5	1	5	2	2	5	4	5	5	4	2	5	5	5	1	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5
16	5	2	5	1	3	5	2	3	5	4	1	4	4	4	2	4	4	3	4	5	4	5	4	4	5
17	3	3	3	4	4	4	4	5	5	3	3	4	4	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5
18	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	5	5	5	5	5	5
19	4	4	5	4	3	5	4	1	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	5	5	5	5	5	5
20	5	5	5	4	4	5	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5

➔ **Fiabilidad**

[ConjuntoDatos0]

**Escala: ALL VARIABLES**

**Resumen de procesamiento de casos**

		N	%
Casos	Válido	20	100,0
	Excluido <sup>a</sup>	0	,0
	Total	20	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

**Estadísticas de fiabilidad**

Alfa de Cronbach	N de elementos
,786	25

**Anexo 5: Base de datos de nivel de prevención**

**VARIABLE 2: PREVENCIÓN**

Nº	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	P22	P23	P24	P25
1	4	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4
2	5	5	5	2	4	3	5	5	5	4	3	5	3	3	5	3	1	3	3	3	4	4	3	3	3
3	4	5	5	4	3	3	5	4	4	3	3	5	5	5	4	3	4	5	5	5	5	4	4	3	2
4	3	5	5	3	3	3	5	3	3	3	2	3	3	4	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4
5	4	4	4	4	3	3	5	4	5	5	4	5	5	5	3	3	4	3	3	4	4	5	5	4	4
6	5	5	5	5	2	2	5	5	5	4	4	3	3	3	5	5	4	3	3	3	3	4	4	4	3
7	3	4	4	4	3	3	4	2	4	3	2	4	5	4	5	4	3	4	4	4	4	5	3	4	3
8	3	4	5	5	4	3	5	4	5	5	5	5	4	4	5	3	3	3	3	3	4	5	2	3	2
9	3	5	5	5	3	3	3	4	5	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	5	4	5	4	4	3
10	3	3	3	3	3	2	4	4	3	1	1	2	1	3	3	4	3	3	3	3	3	3	5	3	3
11	5	1	4	2	3	3	5	5	5	3	3	5	5	5	4	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3
12	2	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
13	4	5	5	5	5	3	5	4	5	5	2	5	5	5	5	4	4	4	3	4	4	5	5	5	4
14	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	4	3	2	3
15	4	5	5	3	3	3	4	3	4	3	3	5	5	5	3	4	3	3	3	4	4	4	3	3	4
16	4	5	5	1	4	3	4	5	5	1	1	5	5	5	1	3	3	4	4	4	3	5	1	1	3
17	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	5	3	4	4	3	2	3	3	3	3
18	4	4	5	4	3	3	4	4	5	5	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3
19	4	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4
20	4	5	5	4	3	3	5	4	4	3	3	5	5	5	4	3	4	5	5	5	5	4	4	3	2

➔ **Fiabilidad**

[ConjuntoDatos4]

**Escala: ALL VARIABLES**

**Resumen de procesamiento de casos**

		N	%
Casos	Válido	20	100,0
	Excluido <sup>a</sup>	0	,0
	Total	20	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

**Estadísticas de fiabilidad**

Alfa de Cronbach	N de elementos
,905	25

## Anexo 6: Base de Datos

### Variable 1: Fiscalización

N°	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	P22	P23	P24	P25	D1	D2	D3	TOTAL	
1	4	4	4	3	3	4	4	3	5	3	3	1	1	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	22	40	38	100	
2	4	3	3	4	3	3	3	4	5	3	2	4	4	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	20	42	40	102	
3	4	4	3	4	4	5	5	5	5	3	3	3	3	4	4	3	3	5	5	5	5	5	3	5	5	24	41	38	103	
4	2	2	3	2	2	5	5	2	5	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	16	48	40	104	
5	3	3	4	4	3	3	4	4	5	3	3	4	4	5	5	3	3	5	5	5	5	5	5	5	5	20	43	40	103	
6	3	3	4	4	4	3	4	4	5	3	3	4	4	5	5	3	4	5	5	5	5	5	5	5	5	21	44	40	105	
7	5	4	4	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	5	28	52	36	116
8	5	5	4	4	4	4	4	2	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	5	5	5	5	5	5	5	26	34	39	99	
9	4	4	5	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	4	4	5	27	50	38	115
10	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	3	3	4	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5	24	42	36	102	
11	5	4	4	3	3	5	5	5	5	4	4	4	4	3	4	4	4	5	5	5	5	5	4	4	5	24	46	38	108	
12	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	18	37	32	87	
13	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	20	42	39	101	
14	3	3	4	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	20	42	39	101	
15	5	1	5	2	2	5	4	5	5	4	2	5	5	5	1	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	20	46	38	104	
16	5	2	5	1	3	5	2	3	5	4	1	4	4	4	2	4	4	3	4	5	4	5	4	4	5	21	37	34	92	
17	3	3	3	4	4	4	4	5	5	3	3	4	4	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	21	46	40	107	
18	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	5	5	5	5	5	5	16	39	36	91	
19	4	4	5	4	3	5	4	1	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	5	5	5	5	5	5	25	39	38	102	
20	5	5	5	4	4	5	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	28	51	40	119	
21	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12	22	16	50	
22	3	3	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	16	33	23	72	

23	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	11	22	16	49
24	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	18	33	24	75
25	3	2	1	3	3	3	3	3	2	2	1	3	3	2	1	3	3	3	3	3	3	2	3	3	15	26	23	64	
26	3	3	2	1	3	1	3	3	3	3	2	1	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2	13	29	22	64
27	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	18	32	24	74
28	2	2	2	2	2	3	3	2	2	1	2	2	2	1	2	2	1	2	2	2	1	2	2	2	3	13	20	16	49
29	2	2	2	2	2	2	1	1	2	1	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	12	18	15	45
30	2	2	2	3	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	1	2	2	2	2	13	24	14	51
31	1	1	3	1	1	2	3	1	1	2	1	1	1	2	3	1	3	1	3	3	3	1	1	3	2	9	19	17	45
32	1	1	1	3	2	2	2	3	1	1	1	1	3	2	3	1	1	1	2	2	2	1	2	1	1	10	19	12	41
33	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	1	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	18	29	23	70
34	3	3	3	3	3	1	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	16	31	22	69
35	3	3	3	3	3	3	2	3	3	1	3	2	3	1	1	3	3	3	3	1	3	2	3	3	3	18	25	21	64
36	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3	2	3	2	3	3	2	3	3	1	3	3	18	29	21	68
37	3	3	3	3	3	3	2	3	2	1	3	1	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	18	25	24	67
38	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	18	29	24	71
39	2	2	2	2	2	2	2	1	4	1	2	1	2	2	3	2	3	2	2	2	3	4	2	3	4	12	23	22	57
40	2	2	2	4	2	2	2	3	1	1	1	2	2	2	3	5	4	4	3	4	3	4	4	4	2	14	26	28	68
41	3	3	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3	2	5	5	3	3	2	3	3	3	3	3	3	17	35	23	75
42	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	2	1	3	3	2	3	3	3	3	3	3	18	28	23	69
43	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	3	3	2	2	1	3	3	2	3	3	3	3	3	3	18	27	23	68
44	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12	23	16	51
45	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	12	23	16	51
46	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	2	3	2	2	2	2	2	2	2	12	24	17	53
47	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	3	2	2	2	5	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12	25	16	53
48	4	1	4	1	2	4	2	4	2	2	2	2	4	3	2	5	3	4	3	4	3	4	4	4	3	16	31	29	76
49	3	3	3	3	2	3	1	2	3	2	3	3	3	5	3	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3	17	33	24	74



50	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	18	33	24	75
51	2	2	4	2	2	1	4	2	4	2	4	2	4	2	2	2	2	2	2	2	2	4	4	4	4	13	30	24	67
52	2	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	3	3	4	3	2	4	3	2	4	3	4	2	3	14	29	25	68
53	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12	20	16	48
54	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	18	31	23	72
55	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	18	33	23	74
56	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	17	33	24	74
57	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12	22	16	50
58	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12	22	16	50
59	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12	22	16	50
60	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12	25	16	53
61	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12	25	16	53
62	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12	25	16	53
63	2	2	2	2	2	2	2	2	4	2	2	2	2	2	1	4	2	2	2	1	2	2	2	2	2	12	25	15	52
64	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12	20	16	48
65	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	18	33	23	74
66	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12	23	16	51
67	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	5	3	1	3	3	5	3	3	3	3	2	3	3	3	3	18	35	23	76
68	3	3	3	3	3	3	3	5	1	3	3	3	1	3	3	1	3	3	3	3	3	4	3	3	3	18	29	25	72
69	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	4	3	1	3	3	3	3	4	2	3	18	33	22	73
70	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	1	3	3	2	3	3	3	3	18	29	23	70	
71	2	2	2	2	2	1	2	2	1	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	11	20	16	47
72	2	2	2	2	2	2	2	2	2	5	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12	23	16	51
73	2	2	2	2	2	2	2	4	1	2	2	4	2	5	5	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12	31	16	59
74	1	1	1	1	1	1	1	1	1	4	1	4	1	4	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6	23	8	37
75	3	3	1	3	3	3	3	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	16	35	25	76
76	3	3	3	3	3	3	2	3	2	3	3	3	5	3	3	3	1	3	3	3	3	3	3	1	3	18	31	22	71

77	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	5	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	4	18	34	26	78	
78	3	3	3	3	3	3	3	2	1	4	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	18	32	25	75	
79	2	2	2	2	2	2	2	4	2	2	2	2	2	4	5	2	2	2	2	2	2	4	2	2	2	12	29	18	59	
80	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	18	32	24	74	
81	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	5	4	2	2	2	2	2	4	2	2	2	4	4	12	27	22	61	
82	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	4	4	3	3	3	2	3	4	3	3	3	3	3	3	18	33	25	76	
83	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	18	30	25	73
84	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	18	33	24	75	
85	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	18	33	24	75	
86	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	12	22	18	52	
87	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12	22	16	50	
88	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12	22	16	50	
89	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	2	1	1	2	1	1	2	1	1	3	3	1	4	1	6	14	16	36	
90	1	1	1	1	1	1	1	4	1	1	1	1	2	2	2	1	1	3	1	1	2	1	1	2	1	6	17	12	35	
91	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	1	3	3	3	1	3	3	3	1	3	3	3	3	2	18	27	21	66	
92	3	3	1	3	3	3	3	1	3	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	16	29	23	68	

### Anexo 7: Base de Datos

#### Variable 1: Prevención

N°	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	P22	P23	P24	P25	E1	E2	E3	Total
1	4	5	5	5	4	3	5	5	5	4	4	5	5	5	4	5	5	5	4	4	4	5	5	5	4	31	37	46	114
2	1	5	5	3	5	5	2	3	3	4	4	5	5	5	5	5	5	5	3	2	5	5	5	3	3	26	34	41	101
3	1	4	3	4	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	3	5	5	27	37	44	108
4	3	1	5	1	5	5	4	4	5	2	3	4	5	5	5	4	2	3	2	3	3	5	4	5	3	24	33	34	91
5	2	4	5	3	4	1	5	5	2	4	4	4	2	2	4	3	4	3	4	3	4	5	4	4	4	24	27	38	89
6	2	3	4	3	4	5	5	2	3	4	4	4	2	2	4	4	4	3	4	3	3	4	4	4	3	26	25	36	87
7	2	5	5	2	1	5	5	5	2	5	3	3	4	5	5	5	4	4	5	5	3	4	4	4	4	25	32	42	99
8	3	4	5	3	3	1	5	5	3	4	4	4	2	2	3	4	3	4	3	3	4	5	4	4	4	24	27	38	89
9	2	4	5	3	4	1	5	5	3	4	4	4	2	2	4	4	4	4	5	5	3	3	4	4	4	24	28	40	92
10	2	5	5	4	3	4	2	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	3	25	30	37	92
11	2	4	5	3	4	1	5	5	2	4	4	4	2	2	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	24	27	38	89
12	2	4	5	3	4	5	5	2	4	4	4	4	2	2	4	4	4	3	4	3	3	4	4	4	4	28	26	37	91
13	1	5	5	1	5	5	5	1	2	3	1	5	5	1	5	5	5	5	2	5	1	5	5	5	5	27	23	43	93
14	3	4	5	5	4	5	5	1	3	4	4	5	5	5	5	5	4	5	3	1	1	5	5	3	5	31	32	37	100
15	2	3	5	2	5	4	4	3	2	4	4	3	5	2	4	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	25	27	44	96
16	2	4	5	2	5	5	5	5	4	5	5	3	5	5	5	5	5	4	5	4	2	5	5	2	2	28	37	39	104
17	2	5	5	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	29	40	50	119
18	1	5	5	1	5	1	5	5	4	5	5	3	5	5	5	5	5	5	3	3	3	5	5	5	5	23	37	44	104
19	4	4	5	4	5	5	2	4	3	3	2	2	3	5	5	4	4	4	2	2	3	4	2	4	4	29	27	33	89
20	1	4	5	2	5	5	5	5	3	5	5	5	1	1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	5	27	30	48	105
21	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	14	15	20	49

22	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	21	24	30	75		
23	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	14	15	20	49		
24	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	21	24	29	74		
25	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	2	3	3	3	3	3	3	3	21	22	28	71		
26	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	21	22	30	73		
27	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	20	23	29	72		
28	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	14	17	21	52	
29	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	14	16	19	49	
30	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	14	15	20	49		
31	1	1	2	1	1	2	2	1	1	2	1	1	1	2	1	1	3	1	3	1	3	1	1	3	2	10	10	19	39	
32	1	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	1	9	9	14	32	
33	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	1	3	3	2	3	3	3	3	21	23	27	71		
34	3	3	3	3	3	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	2	1	3	3	3	19	24	25	68		
35	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	1	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	21	21	29	71		
36	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	21	22	29	72		
37	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	21	26	29	76		
38	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	1	2	3	3	3	3	21	23	27	71		
39	4	4	4	4	4	4	4	1	4	4	4	5	5	4	2	4	4	3	4	4	2	3	4	4	3	1	28	29	32	89
40	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	5	2	4	4	4	4	4	3	4	4	4	28	30	39	97		
41	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	21	23	30	74		
42	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	21	23	30	74		
43	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	21	21	30	72		
44	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	14	17	20	51		
45	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	14	16	20	50		
46	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	14	16	21	51		
47	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	14	16	20	50		
48	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	4	4	4	3	28	32	36	96	

49	3	3	3	3	3	3	1	2	3	3	3	3	3	5	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	19	25	30	74	
50	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	21	24	30	75	
51	4	4	4	4	2	4	4	4	4	2	4	4	4	2	2	2	2	2	2	2	4	4	4	4	26	26	28	80	
52	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	4	4	3	4	3	4	4	3	4	4	3	4	4	3	28	27	36	91
53	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	14	16	20	50	
54	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	21	23	30	74	
55	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	21	24	30	75	
56	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	21	24	30	75	
57	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	14	16	20	50	
58	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	14	16	20	50	
59	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	14	17	20	51	
60	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	2	14	17	22	53	
61	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	2	14	17	22	53	
62	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	4	2	1	2	2	2	2	2	2	14	17	21	52	
63	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	2	14	15	22	51	
64	2	2	2	2	2	2	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	14	18	20	52	
65	3	3	3	3	3	3	3	3	1	3	3	3	3	3	1	3	3	3	3	3	3	3	3	3	21	20	30	71	
66	2	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	14	17	20	51	
67	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	5	3	3	3	3	3	3	1	3	3	21	24	30	75
68	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	21	24	30	75	
69	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	21	23	30	74	
70	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	21	24	29	74	
71	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	14	15	20	49	
72	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	14	16	20	50	
73	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	14	15	20	49	
74	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7	8	10	25	
75	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7	8	10	25	

76	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	21	24	30	75
77	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	21	24	30	75
78	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	21	24	30	75
79	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	21	24	30	75
80	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	14	16	20	50
81	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	21	24	30	75
82	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	14	16	20	50
83	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	21	24	30	75
84	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	21	24	30	75
85	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	21	24	30	75
86	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	21	24	30	75
87	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	14	16	20	50
88	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	14	16	20	50
89	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	14	16	20	50
90	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7	8	10	25
91	2	3	5	2	5	4	4	3	2	4	4	3	5	2	4	5	5	5	5	4	4	4	4	4	4	25	27	44	96
92	2	4	5	2	5	5	5	5	4	5	5	3	5	5	5	5	5	4	5	4	2	5	5	2	2	28	37	39	104

### Anexo 8: Certificados de validez de los instrumentos

#### CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE GESTIÓN DE LA FISCALIZACIÓN

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
<b>INVESTIGACIÓN</b>								
1	Consideras que la SUTRAN realiza labores de investigación de oficio.	✓		✓		✓		
2	La SUTRAN realiza investigación a partir de la toma de conocimiento de otras entidades referente a los accidentes de tránsito.	✓		✓		✓		
3	La SUTRAN realiza investigación a partir de la toma de conocimiento por denuncia de usuarios.	✓		✓		✓		
4	La información obtenida de la investigación es oportuna	✓		✓		✓		
5	La SUTRAN tiene actualizada la información de accidentes de tránsito.	✓		✓		✓		
6	La SUTRAN cuenta con convenios con instituciones para realizar investigación referente a la aplicación de la normativa.	✓		✓		✓		
<b>SUPERVISIÓN</b>								
7	Conoces los límites, los alcances de la supervisión de la fiscalización de transporte terrestre.	✓		✓		✓		
8	Respetas los límites, alcances de la supervisión de la fiscalización de transporte terrestre.	✓		✓		✓		
9	Consideras que la SUTRAN realiza supervisiones constantes.	✓		✓		✓		
10	Recibes alguna capacitación por parte de la SUTRAN o el MTC.	✓		✓		✓		
11	La fiscalización eficiente previene accidentes de tránsito.	✓		✓		✓		
12	La supervisión constante reduce el índice de accidentes de tránsito	✓		✓		✓		
13	Consideras que las supervisiones constantes ayudan a reducir el índice de accidente de tránsito.	✓		✓		✓		
14	Consideras que el procedimiento sancionador que realiza SUTRAN tiene concordancia con el T.U.O de la 27444 (LPAG)	✓		✓		✓		
15	La fiscalización de campo es protectora de los intereses de usuarios.	✓		✓		✓		
16	Consideras que la capacitación continua conlleva a una mejor supervisión.	✓		✓		✓		
17	Conoces la normativa que aplica la fiscalización de campo.							
<b>CONTROL</b>								
18	La SUTRAN cumple con la aplicación del D.S 017-2009 MTC (RNAT)	✓		✓		✓		
19	La SUTRAN cumple con la aplicación del D.S 016-2009 MTC (RNAT)	✓		✓		✓		

20	La SUTRAN cumple con la aplicación del D.S 058-2003 MTC (RNAT)	✓		✓		✓	
21	Se realiza el monitoreo de velocidad (GPS) teniendo en cuenta la normativa.	✓		✓		✓	
22	Se aplica el procedimiento administrativo en cuanto a la infracción detectada.	✓		✓		✓	
23	Consideras que un vehículo que no aprobó su revisión técnica – no debe de circular.	✓		✓		✓	
24	Consideras que el responsable en un accidente de tránsito siempre es el propietario del vehículo.	✓		✓		✓	
25	Se realiza un debido control en la aplicación de la fiscalización de campo.	✓		✓		✓	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Existe suficiencia

Opinión de aplicabilidad:    Aplicable []      Aplicable después de corregir [ ]      No aplicable [ ]

Apellidos y nombres del juez validador. Dr/ Mg: Dra. Dora Lourdes Ponce Yactayo    DNI:09747014

Especialidad del validador: PRO. ADMINISTRACIÓN DE LA EDUCACIÓN - METODÓLOGA - ESTADÍSTICA.

<sup>1</sup>Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.  
<sup>2</sup>Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo  
<sup>3</sup>Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

**Nota:** Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

30 de junio del 2018

  
 Dra. Dora Ponce Yactayo  
 CPPe: 0109747014

Firma del Experto Informante.





ESCUELA DE POSTGRADO

## CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA PREVENCIÓN

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	<b>ERRORES DE CONDUCCIÓN</b>							
1	Conoces la normativa que emite las licencias de conducir	✓		✓		✓		
2	Para la emisión de licencias de conductor debe contar con la capacitación psicomotriz	✓		✓		✓		
3	El conductor debe conocer todas las señales de tránsito	✓		✓		✓		
4	El conductor es consciente de aplicar las normativas mientras conduce.	✓		✓		✓		
5	Un accidente de tránsito, siempre será responsabilidad de un conductor.	✓		✓		✓		
6	Un accidente de tránsito, siempre será responsabilidad de un peatón.	✓		✓		✓		
7	El exceso de horas de manejo influye en los accidentes de tránsito	✓		✓		✓		
	<b>MAL ESTADO DEL VEHICULO</b>							
8	Consideras que cada conductor al volante cuenta con una debida educación vial.	✓		✓		✓		
9	Consideras que cada peatón al volante cuenta con una debida educación vial.	✓		✓		✓		
10	La señalización e infraestructura de las pistas incide en los accidentes de tránsito.	✓		✓		✓		
11	Consideras que el exceso de parque automotor incide en los accidentes de tránsito.	✓		✓		✓		
11	Consideras que la revisión técnica debe de ser constante.	✓		✓		✓		
12	Consideras que la revisión técnica debe de ser trimestral.	✓		✓		✓		
13	Consideras que la revisión técnica debe mantenerse según la normativa.	✓		✓		✓		
14	La falta de mantenimiento preventivo de los vehículos incide en los accidentes de tránsito.	✓		✓		✓		
15	Consideras que el mal estado del vehículo incide en los accidentes de tránsito.	✓		✓		✓		
	<b>CONTEXTO DE CIRCULACIÓN</b>							
16	Los desastres naturales inciden en los accidentes de tránsito	✓		✓		✓		
17	El contexto de circulación puede ser el principal factor de los accidentes de tránsito.	✓		✓		✓		
18	Las pistas y el deterioro de las mismas inciden en los accidentes de tránsito.	✓		✓		✓		
19	El deterioro de las marcas de pavimento incide en los accidentes de tránsito	✓		✓		✓		
20	La falta de señales luminosas incide en los accidentes de tránsito	✓		✓		✓		
21	La circulación de vehículos antiguos incide en los accidentes de tránsito.	✓		✓		✓		

22	Considera que el transporte informal influye en los índices de accidentes de tránsito.	✓		✓		✓	
23	Se toman las acciones pertinentes para disminuir el transporte informal.	✓		✓		✓	
24	Se aplican las medidas preventivas en una fiscalización de campo	✓		✓		✓	
25	Las vías de circulación son las adecuadas para el tránsito de vehículos.	✓		✓		✓	

Observaciones (precisar si hay suficiencia): Existe Suficiencia

Opinión de aplicabilidad:    **Aplicable** [✓]        **Aplicable después de corregir** [ ]        **No aplicable** [ ]

Apellidos y nombres del juez validador. Dr/ Mg:    Dra. Dora Lourdes Ponce Yactayo        **DNI: 09747014**

Especialidad del validador: Dra. ADMINISTRACIÓN DE LA EDUCACIÓN - METODÓLOGA- ESTADÍSTICA

- <sup>1</sup>**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
- <sup>2</sup>**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
- <sup>3</sup>**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

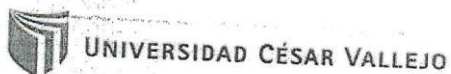
**Nota:** Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

**30 de junio del 2018**

  
 -----  
 Dra. Dora Ponce Yactayo  
 -----  
 CPE: 0109747014

**Firma del Experto Informante.**

## Anexo 9: Carta de presentación



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Escuela de Posgrado

*"Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional"*

Lima, 03 de julio de 2018

Carta P.251 – 2018 EPG – UCV LE

SEÑOR(A)

Lorenzo Orrego Luna

Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancía

Atención:

Superintendente de la SUTRAN

Asunto: Carta de Presentación del estudiante FLOR DE MARIA STEFANY RIOS SALDAÑA

De nuestra consideración:

Es grato dirigirme a usted, para presentar a **FLOR DE MARIA STEFANY RIOS SALDAÑA** identificado(a) con DNI N.° **43613843** y código de matrícula N.° **6500019343**; estudiante del Programa de **MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA** quien se encuentra desarrollando el Trabajo de Investigación (Tesis):

**Fiscalización y prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancía -2018.**

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

Con este motivo, le saluda atentamente,



*Raúl*  
**Dr. Raúl Delgado Arenas**  
 Jefe de Unidad  
 ESCUELA DE POSGRADO  
 FILIAL LIMA – CAMPUS LIMA ESTE

## Anexo 10: Carta de aceptación



PERÚ

Ministerio  
de Transportes  
y ComunicacionesSuperintendencia  
de Transporte Terrestre de  
Personas, Carga y Mercancías

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"  
"AÑO DEL DIÁLOGO Y LA RECONCILIACIÓN NACIONAL"

Lima, 19 de Julio de 2018

### CARTA DE ACEPTACIÓN

SEÑOR.

Dr. Raúl Delgado Arenas  
Jefe de la Unidad  
ESCUELA DE POSGRADO  
UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO – LIMA ESTE  
Presente;

Asunto: Autorizo para la aplicación de los instrumentos de la investigación de la abogada Flor de María Stefany Rios Saldaña

Es grato dirigirme a Usted para saludarlo y a la vez hacer de su conocimiento que mi despacho ha visto por conveniente autorizar a la Abogada Flor de María Stefany Rios Saldaña, la aplicación de los instrumentos de evaluación de la tesis titulada "Fiscalización y prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de personas de Carga y Mercancías, 2018". Lo que hago de su conocimiento para los fines siguientes.

Es oportuna la ocasión para expresarle a usted las muestras de mi especial consideración.

Atentamente;

**MARTÍN JOSÉ VALVERDE MORANTE**  
**SUBGERENTE**

Subgerencia de Fiscalización de Servicios de  
Transporte y de Pesos y Medidas  
Superintendencia de Transporte Terrestre  
de Personas, Carga y Mercancías

**Anexo 11:**

**Artículo científico**



**Fiscalización y Prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018**

**AUTORA:**

**Br. Flor de Maria Stefany Rios Saldaña**

**Escuela de Posgrado**

**Universidad César Vallejo**

## RESUMEN

La investigación titulada “Fiscalización y prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de personas de carga y Mercancías, 2018” tuvo como objetivo general de determinar la relación entre la fiscalización y la prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías, 2018.

La investigación se desarrolló bajo el enfoque cuantitativo; la investigación fue básica con un nivel descriptivo y correlacional; diseño no experimental con corte transversal; la muestra estuvo conformada por 92 Trabajadores de Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías (SUTRAN); los instrumentos de medición fueron sometidos a validez y fiabilidad.

Para realizar la investigación se determinó utilizar dos variables, la primera de fiscalización y la segunda variable de prevención, los cuales determinarían si existe la correlación entre ambas, además como dimensiones de prevención de accidentes de tránsito se determinaron tres las cuales son; (Detección) de los errores de conducción, (Detección) del Mal estado del Vehículo y el contexto de circulación.

Se aplicó el estadístico rho de Spearman lo cual determinó la existencia una correlación positiva y significativa entre las variables, con un coeficiente de 780 lo cual indicó una correlación alta entre las variables y  $p = 0.000 < 0.01$ , es decir a una mejor fiscalización es mejor la prevención de los accidentes de tránsito.

## PALABRAS CLAVE

*Fiscalización, Prevención, Accidentes de Tránsito, errores de conducción, Mal estado del vehículo, contexto de circulación.*

## **ABSTRACT**

This thesis entitled “Inspection and prevention of road accidents of the Superintendency of road transport of people, freight and goods, 2018” had as a main object to determinate the connection between inspection and prevention of the road accidents of the Superintendency of road transport of people, freight and goods, 2018.

The approach of this investigation was quantitative; the research type was basic with a descriptive and correlational level; this investigation had a non-experimental design with cross section; the sample was made up of 92 workers of the Superintendency of road transport of people, freight and goods, (SUTRAN); the measuring instruments were subjected to validity and reliability.

In order to carry out the research, two variables were used, the first one of inspection and the second of prevention, that will determine if there is a connection between both; furthermore, for the prevention of road accidents three aspects were determined: Driving errors, vehicle in bad condition and the traffic context.

Finally, the Spearman rho test was applied, which determined the existence of a positive and significant correlation between the variables, with a coefficient of 780 which indicated a high correlation between the variables  $y p = 0.000 < 0.01$ , in other words with a better inspection, the prevention of road accidents will be better.

## **KEYWORDS**

Inspection, prevention, road accidents, driving errors, vehicle in bad condition, traffic context.

## INTRODUCCIÓN

En la actualidad el índice de accidentes de tránsito está en constante incremento, y esto es por diferentes factores es por eso que la presente investigación “Fiscalización y prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de personas de carga y Mercancías, 2018” , es importante para determinar que acciones como medidas de prevención se podrían ejecutar para minimizar el índice de accidentes, cabe resaltar que el índice de accidentes de tránsito se debe a diferentes factores de los cuales se debe de realizar investigación para determinar cuál sería el agente principal de estos accidentes y crear la cultura de prevención, las carencias que este estudio determina es que no se han realizado estudios determinantes a factores de fiscalización en temas de transporte de los cuales puedan medir si la prevención de accidentes de tránsito pueda ser reducida, si tenemos en consideración en cuanto a más incremento de fiscalización se puede prevenir, si realmente es importante fiscalizar para mitigar el riesgo en cuanto a prevención de accidentes de tránsito, en cuanto al problema específico para realizar el presente trabajo la pregunta se formuló de la siguiente manera; ¿Qué relación existe entre la fiscalización y la prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías, 2018?, mediante esta pregunta de investigación planteada como problema general se abordara si la fiscalización es correlacional a la prevención de accidentes de tránsito, si hay una ejecución continua de fiscalización se puede prevenir los accidentes de tránsito siendo este tema de conjuntura a la sociedad previsto que los incrementos de accidentes son constantes y si bien es cierto los factores a las causas de accidentes de tránsito son indistintos, en este trabajo se han considerado tres dimensiones para medir las causas de los accidentes de tránsito, la primera dimensión es error de conducción, la segunda



dimensión es mal estado del vehículo y como tercera dimensión es el contexto de circulación.

## **MÉTODO**

La presente investigación es Básica, con un Diseño No experimental, correlacional y corte transversal, asimismo utiliza el con el método de hipotético deductivo, se desarrollará la presente investigaciones realizando encuestas a los trabajadores de la Superintendencia de Transporte Terrestre de personas de carga y Mercancías, 2018 con una población de 120 trabajadores y la muestra de 92 personas, para la recopilación de datos se aplicó las encuestas las cuales se formularan 25 preguntas por cada variable siendo en total 50 preguntas, las cuales se analizaran estadísticamente utilizando el método del análisis inferencial: Se utilizará el estadístico para el contraste de hipótesis: Coeficiente Rho de Spearman el cual mide el grado de asociación entre las variables y establece el nivel de significatividad entre las mismas.

## **RESULTADOS**

En los resultados de la presente investigación, se determina que existe una correlación entre la variable de fiscalización y la variable de prevención referente a los accidentes de tránsito, de las 92 personas encuestadas que representa el 100% de los Trabajadores de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancía (SUTRAN),2018; se observa que el 38.0 % perciben la fiscalización en el nivel moderado, el 30.4 % perciben de manera deficiente y el 13.0% perciben de manera eficiente, mientras que la prevención obtenida se observa que el 35.0% está en el nivel moderado y el 28.0 % percibe a la prevención de manera deficiente y el 12 % percibe a la prevención de manera eficiente, percibiendo ambas variables como moderadas.

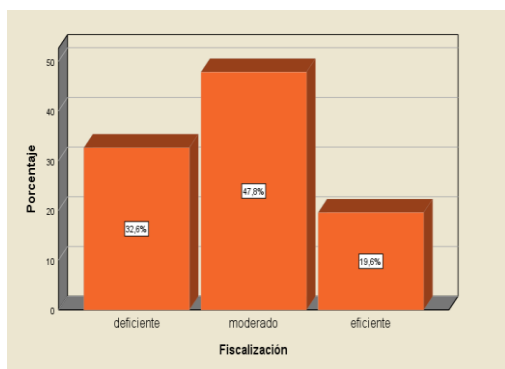


Figura 1. Niveles de Fiscalización

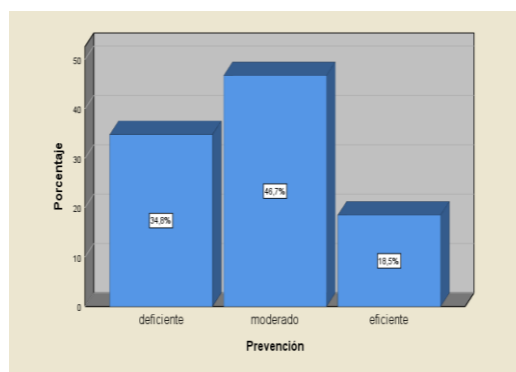


Figura 2: Niveles de Prevención

se observa de acuerdo a los resultados del análisis estadístico que existe una relación positiva y significativa entre la fiscalización y la prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas de Carga y Mercancías, 2018; con un coeficiente de correlación de 780 lo cual indica una correlación alta entre las variables y  $p = 0.000 < 0.01$  por lo que se toma la decisión de rechazar la hipótesis nula y aceptar la hipótesis alterna; por lo tanto se concluye para un riesgo del 1% y un 99% de confiabilidad, existe una relación positiva y significativa entre la fiscalización (figura 1) y la prevención (figura 2).

Tabla 1

*Correlaciones entre la Fiscalización y la prevención de los accidentes de tránsito*

		Fiscalización	Prevención
Rho de Spearman	Fiscalización	Coeficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	,780**
		N	,000
		N	92
Prevención		Coeficiente de correlación	92
		Sig. (bilateral)	,780**
		N	,000
		N	92

\*\* . La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral).

## DISCUSIÓN

En referencia a la hipótesis general se observó que el dato estadístico en este nivel de correlación fue del 0.780 y un nivel de significancia o p. valor de 0.000, además se observó que los resultados descriptivos de la variable de fiscalización estuvo en un nivel moderado (38.0%) y la variable de prevención estuvo en un nivel en moderado (35.0%). Estos datos guardan relación con el antecedente de Ysla (2015)“Factores de la Fiscalización en los Accidentes de Tránsito del Transporte Terrestre por Carretera en la Red Vial Nacional 2015” el cual determinó las variables independientes XA= Cumplimiento de las normas de transporte terrestre; el texto único del Reglamento Nacional de Tránsito aprobado por Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, que regula el uso de las vías públicas terrestre aplicables al desplazamiento de personas, vehículos y animales XB= Cumplimiento de las normas de tránsito e Y= Los Accidentes de Tránsito en la red vial nacional; que es la consecuencia del no cumplimiento de las normas de transportes y tránsito terrestre. Del Reglamento Nacional de Administración de Transporte, se desprendió dos sub variables X1= Cumplimiento de la norma de transporte de personas; X2= Cumplimiento de la norma de transporte de mercancías y del Texto Único del Reglamento Nacional de Tránsito se desprendió dos sub variables X3= Cumplimiento de las normas de tránsito por parte del conductor y X4 = Cumplimiento de la documentación establecida en la norma de tránsito. Del resultado obtenido del proceso de modulación, se concluyó que la hipótesis general es verdadera, en concordancia con el presente trabajo se mostró que la hipótesis general es alterna y rechaza la hipótesis nula.

Por lo tanto, existe relación significativa entre la Fiscalización y la prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de personas de carga y Mercancías, 2018.

En referencia a los factores que puedan incidir en los accidentes de tránsito, en correlación con los objetivos generales del presente trabajo el cual determina si existe relación significativa entre la fiscalización y la prevención de accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías, 2018, estos datos guardan relación con la los antecedentes nacionales, Blanco (2010), en la Tesis Titulada “Factores que inciden en los homicidios por accidentes de tránsito terrestre de la zona metropolitana del municipio de san salvador del año 2007 al año 2008” la cual tuvo como objetivo general determinar cuáles son los factores que inciden en los homicidios por accidente de tránsito y las consecuencias jurídicas dentro de un proceso, el método a

escoger fue el hipotético-deductivo, que se caracterizó por pasar de afirmaciones de carácter general, que se caracterizó por pasar de afirmaciones de carácter general, que en este caso fue lo que se dice, lo que se habla y lo que se estudia de los factores que inciden en los homicidios por accidente de tránsito terrestre, a hechos particulares, en nuestro caso la delimitación a un hecho delictivo que es específicamente el delito de homicidio (Culposo)” quiere decir que si el conductor sería responsable sin embargo esto sería como un agente posible previsto que para el estudio de Blanco determina que en su procedimiento sería “Culposo”, en el presente trabajo una de las dimensiones que se desarrolló es el error de conducción como posible agente causante de un accidente de tránsito, es correlacional con el trabajo del Blanco puesto que para él la delimitación a un hecho delictivo es la persona que esté involucrada en el accidente de tránsito.

En referencia a la primera variable de fiscalización, estas guardan relación con la tesis del López (2016) en la Tesis Titulada “Factores de la fiscalización en la calidad del servicio de transporte público urbano en Lima” la cual tuvo como objetivo determinar la influencia de los Factores de Fiscalización en la calidad del servicio de transporte público urbano de Lima, la investigación fue descriptiva de diseño no experimental trasversal y descriptivo – explicativo, la muestra fue no probabilístico, factores e instrumentos que permitieron validar el modelo (multivariada) descriptivo causal, logística ordinal para la demostración las hipótesis. La hipótesis General tuvo como variables independientes  $X =$  Factores de fiscalización, y variable dependiente  $Y =$  Calidad del servicio del transporte público urbano; las hipótesis específicas tienen como variables independientes  $X1 =$  normatividad vigente del transporte;  $X2 =$  estudios tránsito y transporte;  $X3 =$  regulación del transporte y  $X4 =$  proceso de fiscalización del transporte. Del resultado obtenido del proceso de modulación, se concluyó que la Hipótesis General es verdadera, lo que se estarían presentando es la dependencia porcentual de los Factores de fiscalización en la calidad del servicio de transporte público de Lima, en cuanto al coeficiente de Nagalkerke, el cual se tiene que la variabilidad de la calidad del servicio de transporte público se debe al 27.6% por lo que no se aplica los factores de fiscalización de transporte público de Lima. Se puede afirmar que hay evidencia empírica de que “el cumplimiento los factores de fiscalización influye en la calidad del servicio del transporte público urbano en Lima” siendo correlacional con la fiscalización referente a los accidentes de tránsito, es que mientras más se fiscalice se previene actos previsto que el la tesis de Lopez, se aprecia que la calidad del servicio aumenta mientras se fiscaliza y si no disminuirá eso en correlación con el presente trabajo afirma que a más fiscalización más

índice de prevención es decir que se debe de fiscalizar de manera constante creando así la constancia de cumplimiento ya sea normativo o educativo.

En referencia a la primera variable de prevención, coincide con la tesis de Puentes (2017) en la Tesis Titulada, “Lineamientos de Seguridad Vial para la Prevención de la Accidentalidad Vial en los Corredores del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), caso de Estudio Corredor de La Avenida Calle 72 (2012- 2017)” Colombia, señala que el objetivo de la presente investigación fue plantear lineamientos para la prevención de la accidentalidad vial y encontrar las causas de la misma en los corredores del SITP, como Hipótesis nula se planteó que más del 50% de los eventos de accidentalidad se generan a una distancia menor o igual a 40 metros del paradero debido a infraestructura deficiente en paraderos y como hipótesis alterna se planteó que menos del 50% de los eventos de accidentalidad se generan a una distancia menor o igual a 40 metros del paradero debido a infraestructura deficiente en paraderos, obteniendo valor Crítico:  $Z_c = -1,64$  y Valor prueba:  $Z_p = 2,30$ , se rechazó la hipótesis alterna y se aceptó la hipótesis nula. En relación al presente trabajo, se correlacionó que dentro de las dimensiones de la variable prevención, están los errores de conducción, además en las conclusiones de Puentes se demostró el rango de edades como posibles agentes causantes de accidentes de tránsito, en relación a la variable 2 Prevención, que determina el mal estado del vehículo, según la tesis de Puentes se debe tener un registro de información previsto que también influye en los accidentes de tránsito, los vehículos en mal estado, falla mecánica, mantenimiento así como en la presente tesis que determinó los factores que ocasionan los accidentes de tránsito, los cuales son: el mal estado del vehículo, en relación a la variable 2 Prevención y la Dimensión 3 contexto de circulación, según la tesis de Puentes, las condiciones generales de accidentalidad analizadas, las horas donde se presenta la mayor cantidad de eventos relacionados con la accidentalidad corresponde a las 7, 8, 18 y 19 horas, momentos conocidos como horas pico o saliendo de pico para el tipo de día hábil; sin embargo, son instantes donde el 100% de los vehículos del Sistema Integrado de Transporte Público se encuentran en la vía con excepción de casos por fuerza mayor como: mantenimiento correctivo, fallas de última hora, o falta de conductor entre otros, en relación a la tesis presentada el contexto de circulación forma parte de los accidentes de tránsito en un nivel moderado del 46.17%. (Véase tabla 17).

## CONCLUSIONES

Se concluye que, en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018, respecto al objetivo general, se comprobó que hay una relación moderada de la variable fiscalización con la de prevención, con un índice de correlación de 780, este nivel de relación se explica así: de acuerdo al tipo es relación positiva, y de acuerdo al nivel de relación es correlación positiva alta. La significancia resultó Sig.=0,000 lo que indicó que Sig. fue menor a 0,05, lo que admitió indicar que la relación fue significativa, por cuanto, se rechazó la hipótesis nula y se aceptó la hipótesis alterna.

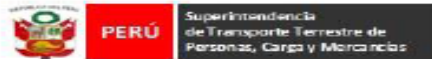
Se concluye que, en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018, respecto al primer objetivo específico, se comprobó que hay una relación moderada de la variable fiscalización con la dimensión 1 (Detección) de los errores de conducción, con un índice de correlación de 755, este nivel de relación se explica así: de acuerdo al tipo es relación positiva, y de acuerdo al nivel de relación es correlación positiva alta. La significancia resultó Sig.=0,000 lo que indicó que Sig. fue menor a 0,05, lo que admitió indicar que la relación fue significativa, por cuanto, se rechazó la hipótesis nula y se aceptó la hipótesis alterna.

Se concluye que, en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018, respecto al objetivo general, se comprobó que hay una relación moderada de la variable fiscalización con la dimensión 2 (Detección) del mal estado del vehículo, con un índice de correlación de 765, este nivel de relación se explica así: de acuerdo al tipo es relación positiva, y de acuerdo al nivel de relación es correlación positiva alta. La significancia resultó Sig.=0,000 lo que indicó que Sig. fue menor a 0,05, lo que admitió indicar que la relación fue significativa, por cuanto, se rechazó la hipótesis nula y se aceptó la hipótesis alterna.

## 1. REFERENCIAS

- Del Carpio (2015) *Capacidad del Estado peruano en perspectiva comparada para prevenir y sancionar los problemas de seguridad vial vinculados a la alcoholemia*. (Tesis de maestría) Pontificia universidad católica del Perú. Perú.
- Hernández, R. Fernández, C. y Baptista, P. (2008). *Metodología de la Investigación*. (4<sup>a</sup> ed.), México: Editorial Mc Graw Hill.
- Hernández, H. (2010), *evaluación y gestión estratégica para la seguridad vial: ciudad Juárez, México, 2008-2010*. (Tesis de doctor), El Colegio de la Frontera Norte. México.
- Gómez, (2008) *Prevención de los accidentes de tránsito, ciencias de la prevención en acción: reducción de riesgo España*. España: editorial síntesis S.A.
- Lopez (2016) *Factores de la fiscalización en la calidad del servicio de transporte público urbano en Lima*. (Tesis Doctor en Gestión Pública y Gobernabilidad). Universidad Cesar Vallejo-Lima. Perú.
- Pinedo, R (2012), *Plan de monitoreo del mantenimiento vial del transporte terrestre y prevención de accidentes en la carretera: Ayacucho - Abancay 2012*. (Tesis de maestría), Universidad Cesar Vallejo-Lima. Perú.
- Puentes (2017) *Lineamientos de Seguridad Vial para la Prevención de la Accidentalidad Vial en los Corredores del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), Caso de Estudio Corredor de La Avenida Calle 72* (Tesis Maestría) Bogotá D.C.

## Anexo 12: Reporte de accidentes por años



20/02/2011

### INDICE DE PARTICIPACION EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO (IPA) EMPRESAS DE TRANSPORTE PUBLICO DE PERSONAS PERIODO ENERO – DICIEMBRE 2010

Nº	EMPRESA DE TRANSPORTE DE PERSONAS	CANT. DE ACC. (A)	M	H	FLOTA	IPA <sup>(1)</sup>
1	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO CRISOLITO SRL	2	38	67	11	39.82
2	BUSES AMANECER PAMPINO S.R.L.	2	14	33	5	35.60
3	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO SR. DE ATACO S.A.C.	2	16	66	12	21.67
4	COOPERATIVA DE TRANSPORTES ANCASH	3	3	46	9	19.33
5	EMPRESA DE TRANSPORTES VICENTE ZAMUDIO S.A.	2	2	38	5	18.40
6	EXPRESO SANCHEZ S.R.LTDA	5	2	62	20	17.50
7	AMERICA EXPRESS S.A	5	39	81	70	16.93
8	EXPRESO Y REPRESENTACIONES YAZALA EIRL	2	1	20	3	16.00
9	EMPRESA DE TRANSPORTES VIRGEN DE COPACABANA SRL.	1	10	66	7	15.14
10	EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HERMANOS SCRLTDA	25	17	106	306	14.22
11	EMPRESA DE TRANSPORTES ANDIA S.A.C.	2	2	57	10	13.00
12	EXPRESO TURISMO NACIONAL S.A.C.	1	18	25	8	12.13
13	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO PARAMONGA S.A.	6	3	76	44	12.00
14	EMPRESA DE TRANSPORTES PROPIETARIOS UNIDOS S.C.R.LTDA	1	12	11	5	11.80
15	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO EXPRESO CHAN CHAN S.A.	1	1	19	2	11.50
16	TRANSPORTES Y TURISMO N.B. SAC	2	4	37	10	10.60
17	EXPRESO TURISMO SAN MARTIN E.I.R.L	3	8	35	19	10.58
18	EMPRESA DE TRANSPORTES PAREDES ESTRELLA S.C.R.L	2	6	39	12	10.50
19	SERVICIO DE TRANSPORTE TURISMO INTER BUSS S.A.C.	1	1	38	4	10.50
20	TURISMO CIVA SAC	9	8	159	170	10.11
21	EMPRESA DE TRANSPORTES LIBERTAD S.C.R.LTDA	2	4	28	9	9.78
22	ROMELIZA SAC	2	3	31	9	9.56
23	TRANSPORTES CROMOTEX SAC	6	9	51	55	9.49
24	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO COCHACHI SCRL	1	4	40	6	9.33
25	AGENCIA DE VIAJES Y TURISMO KONTIKI TOURS E.I.R.L.	1	7	28	6	9.33





PERÚ

Superintendencia  
de Transporte Terrestre de  
Personas, Carga y Mercancías

20/02/2011

Nº	EMPRESA DE TRANSPORTE DE PERSONAS	CANT. DE ACC. (A)	M	H	FLOTA	IPA <sup>(1)</sup>
26	TRANSPORTES DE PASAJEROS EXPRESO JIMMY EIRLTD.	1	9	29	7	9.29
27	EXPRESO ANCASH S.A	1	4	30	5	9.20
28	EMPRESA DE TRANSPORTES EL CUMBE S.A.C	1	12	11	7	8.43
29	EMPRESA DE TRANSPORTES EXPRESO LOBATO SAC	8	1	43	48	7.83
30	EMPRESA DE TRANSPORTES LOS ANGELITOS S.C.R.L	2	0	19	5	7.60
31	TURISMO CELAJES S.A.C	1	1	31	5	7.00
32	TURISMO EJECUTIVO SRLTDA.	5	2	23	25	6.20
33	EMPRESA DE TRANSPORTES Y TURISMO BARRANCA SA	6	3	47	58	6.10
34	TURISMO DIAS S.A.	1	0	56	10	5.60
35	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISTICO REGIONAL ATUSPARIA EIRL	1	1	7	2	5.50
36	EMPRESA DE TRANSPORTES FRAEL TOURS S.A.C.	3	0	18	10	5.40
37	EXPRESO TURISMO ANDINO SA	1	4	30	10	4.60
38	EMPRESA DE TRANSPORTES SALCEDO HERMANOS SR LTDA.	1	1	54	13	4.46
39	EMPRESA DE TRANSPORTES PIURA MORROPON S.A.	1	0	13	3	4.33
40	TURISMO RODRIGUEZ S.A.C.	1	0	13	3	4.33
41	EMPRESA COMERCIAL TRANSPORTES ZELADA S.R.L.	1	0	34	8	4.25
42	EXPRESO TURISMO TACNA INTERNACIONAL SRLTDA	5	1	19	28	4.11
43	EXPRESO CIAL SAC	4	8	23	54	4.07
44	EMPRESA DE TRANSPORTES ATAHUALPA SA	2	2	8	8	4.00
45	EMPRESA DE TRANSPORTES Y TURISMO EL CONDOR E.I.R.L	1	2	0	2	4.00
46	S & I TRANSPORTES ORIENTAL E.I.R.L	2	0	6	3	4.00
47	TRANSPORTES NUESTROS HEROES DEL PACIFICO S.R.L.	1	2	4	3	4.00
48	EMPRESA DE TRANSPORTES TICLLAS SAC	4	3	11	24	3.83
49	TURISMO AMPAY SRLTDA.	2	3	9	11	3.82
50	EMPRESA DE TRANSPORTES WARIVILCA S.A	1	10	21	16	3.81

(1) IPA : INDICE DE PARTICIPACION EN ACCIDENTES DE TRANSITO, CREADO SEGÚN DIRECTIVA N.º. 002-2005-MTC/15, APROBADA MEDIANTE RESOLUCION DIRECTORIAL N.º. 6253-2005-MTC/15, DONDE A=CANTIDAD DE ACCIDENTES, M=FALLECIDOS, H=HERIDOS, FLOTA= CANTIDAD DE VEHICULOS HABILITADOS POR EMPRESA. FLOTA DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS ACTUALIZADO AL 15/01/2012 SEGÚN REGISTROS DEL MTC. PARA EL ANALISIS SE CONSIDERA LA ULTIMA FLOTA VEHICULAR HABILITADA DE CADA EMPRESA. FUENTE: REPORTE DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO PNP-DIRPRCAR, REPORTE PRELIMINAR DE ACCIDENTES BASE SUTRAN Y REPORTES DE TRANSPORTISTAS.



PERÚ

Superintendencia  
de Transporte Terrestre de  
Personas, Carga y Mercancías

17/01/2012

## INDICE DE PARTICIPACION EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO (IPA) EMPRESAS DE TRANSPORTE PUBLICO DE PERSONAS PERIODO ENERO – DICIEMBRE 2011

Nº	EMPRESA DE TRANSPORTE DE PERSONAS	CANT. DE ACC. (A)	M	H	FLOTA	IPA <sup>(1)</sup>
1	BELLA DURMIENTE DE TINGO MARIA S.A.C.	3	9	49	7	36.43
2	EMPRESA DE TRANSPORTES EXPRESO LOBATO S.A.C.	13	3	111	50	31.98
3	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO LIBERTADORES E.I.R.L.	3	26	86	21	27.14
4	EMPRESA DE TRANSPORTE INTERPROVINCIAL DE PASAJEROS EL HUARALINO S.A.C.	3	0	58	7	24.86
5	EMPRESA DE TRANSPORTES EXPRESO TRASANDINO S.A.	3	13	25	12	19.25
6	EXPRESO SANCHEZ S.R.LTDA.	4	3	49	14	17.43
7	EMPRESA DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y CARGA HUARAZ BUSS TOURS S.R.LTDA.	1	0	50	3	16.67
8	EMPRESA DE TRANSPORTES VIRGEN DE COPACABANA S.R.L.	3	3	31	8	16.13
9	TRANSPORTES GEMINIS S.A.C.	2	1	15	3	12.67
10	TURISMO CIVA S.A.C.	14	15	77	160	11.99
11	EXPRESO INTERNACIONAL ROGGERO S.A.C.	3	1	23	7	11.57
12	TRANSPORTES LLAMOSAS S.R.L.	1	0	31	3	10.33
13	TURISMO REY E.I.R.L.	1	1	27	3	10.33
14	EMPRESA DE TRANSPORTES EXPRESO LA PERLA DEL SUR S.R.LTDA.	1	22	33	12	10.08
15	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO FERNANDEZ HNOS. S.R.L.	2	0	45	9	10.00
16	CARHUAMAYO S.A.C.	1	5	35	6	9.17
17	S & I TRANSPORTES ORIENTAL E.I.R.L.	1	0	35	4	8.75
18	TURISMO SAN LUIS DEL SUR E.I.R.L.	1	2	26	4	8.50
19	EMPRESA DE TRANSPORTES TRANSAMAZONICA E.I.R.L.	2	2	51	15	7.87
20	EMPRESA CAPLINA DE TRANSPORTES TURISTICOS INTERNACIONALES S.R.L.	6	12	28	62	7.35
21	EXPRESO LEON DEL NORTE S.R.LTDA.	2	1	17	6	7.00
22	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO REGIONAL S.R.L.	2	1	6	3	6.67
23	SHALOM EXPRESS S.A.C.	2	0	13	4	6.50
24	TRANSPORTES DE PASAJEROS EXPRESO JIMMY E.I.R.LTDA.	1	3	20	5	6.40
25	EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HERMANOS S.C.R.LTDA.	20	8	72	326	6.38



PERÚ

Superintendencia  
de Transporte Terrestre de  
Personas, Carga y Mercancías

17/01/2012

Nº	EMPRESA DE TRANSPORTE DE PERSONAS	CANT. DE ACC. (A)	M	H	FLOTA	IPA <sup>(1)</sup>
26	EXPRESO LOS CHANKAS S.R.L.	3	5	44	31	6.19
27	EXPRESO POWER E.I.R.L.	3	6	26	25	6.00
28	EMPRESA DE TRANSPORTES PERU BUS S.A.C.	4	2	7	10	6.00
29	EMPRESA DE TRANSPORTES Y TURISMO EL CONDOR E.I.R.L.	1	1	2	1	6.00
30	TRANSPORTE WARI S.A.C.	5	2	27	31	5.65
31	EMPRESA DE TRANSPORTES Y TURISMO BARRANCA S.A.	6	1	53	66	5.18
32	EMPRESA DE TRANSPORTES APOCALIPSIS S.A.	4	2	14	17	5.18
33	AMERICA EXPRESS S.A.	8	2	34	69	4.87
34	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO PARAMONGA S.A.	8	2	19	46	4.70
35	JULSA ANGELES TOURS S.A.C.	4	2	37	39	4.62
36	TRANSPORTES CRUZ DEL SUR S.A.C.	11	2	43	122	4.60
37	ROMELIZA S.A.C.	1	0	35	8	4.38
38	EMPRESA DE TRANSPORTES EL SOL S.A.	3	2	35	31	4.16
39	EMPRESA DE TRANSPORTES CHICLAYO S.A.	3	1	51	41	4.02
40	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO DIRECTO ASEGURADO S.A.	2	6	21	24	3.75
41	EMPRESA DE TRANSPORTES LOS CANARIOS S.C.R.L.	1	0	15	4	3.75
42	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO CHOCANO S.A.C.	3	1	13	14	3.64
43	TURISMO ERICK EL ROJO S.A.	3	3	17	25	3.48
44	IMPERIAL DORADO E.I.R.L.	1	0	17	5	3.40
45	EXPRESO TURISMO ANDINO S.A.	2	0	13	8	3.25
46	TRANSMAR EXPRESS S.A.C.	4	0	22	29	3.03
47	EMPRESA DE TRANSPORTES AMERICA MOVIL S.A.C.	1	1	17	7	3.00
48	TRANSPORTES ANITA E.I.R.L.	2	1	18	15	2.93
49	EMPRESA DE TRANSPORTE Y TURISMO WAYRA E.I.R.L.	1	0	20	7	2.86
50	EMPRESA DE TRANSPORTES EXPRESO INTERNACIONAL PALOMINO S.A.C.	3	0	35	38	2.76

(1) IPA : INDICE DE PARTICIPACION EN ACCIDENTES DE TRANSITO, CREADO SEGÚN DIRECTIVA Nº. 002-2005-MTC/15, APROBADA MEDIANTE RESOLUCION DIRECTORIAL Nº. 6253-2005-MTC/15, DONDE A=CANTIDAD DE ACCIDENTES, M=FALLECIDOS, H=HERIDOS, FLOTA= CANTIDAD DE VEHICULOS HABILITADOS POR EMPRESA. FLOTA DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS ACTUALIZADO AL 15/01/2012 SEGÚN REGISTROS DEL MTC. PARA EL ANALISIS SE CONSIDERA LA ULTIMA FLOTA VEHICULAR HABILITADA DE CADA EMPRESA. FUENTE: REPORTE DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO PNP-DIRPRCAR, REPORTE PRELIMINAR DE ACCIDENTES BASE SUTRAN Y REPORTES DE TRANSPORTISTAS.



PERÚ

Superintendencia  
de Transporte Terrestre de  
Personas, Carga y Mercancías

31/01/20125

**INDICE DE PARTICIPACION EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO (IPA)  
EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PERSONAS  
PERIODO ENERO – DICIEMBRE DE 2012  
(50 PRIMERAS)**

Nº	EMPRESA DE TRANSPORTE DE PERSONAS	CANT. DE ACC. (A)	M	H	FLOTA	IPA <sup>(1)</sup>
1	EMPRESA DE TRANSPORTES EXPRESO CARHUAMAYO S.R.L	1	2	24	1	32.0
2	EMPRESA DE TRANSPORTES ORQUIDEAS TOUR E.I.R.L.	1	0	39	2	19.5
3	EXPRESO TURISMO SAN MARTIN E.I.R.L.	4	6	68	19	19.4
4	EMPRESA DE TRANSPORTES SOL ANDINO E.I.R.L.	2	0	19	2	19.0
5	TURISMO CIVA S.A.C.	15	26	64	161	15.7
6	EMPRESA DE SERVICIOS MULTIPLEZ IRRAZABAL E.I.R.L.	1	2	20	2	14.0
7	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO GUADALUPE S.A.	2	1	10	2	14.0
8	EMPRESA DE TRANSPORTES EXPRESO NACIONAL CERRO DE PASCO S.R.LTDA.	5	1	53	22	13.0
9	CORPORACION SUPER LATINO S.A.	2	13	71	19	12.9
10	TURISMO MURGA SERRANO E.I.R.L.	4	5	71	29	12.6
11	EMPRESA DE TRANSPORTES REAL BUS E.I.R.LTDA.	1	4	31	4	11.8
12	TURISMO RODRIGUEZ S.A.C.	1	3	22	3	11.3
13	EMPRESA DE TRANSPORTES JUNIN S.R.LTDA.	5	3	44	27	10.4
14	EXPRESO MOLINA UNION E.I.R.L.	5	10	90	63	10.3
15	TRANSPORTES YURI S.R.L.	1	1	46	5	10.0
16	BELLA DURMIENTE DE TINGO MARIA S.A.C.	1	10	29	7	9.9
17	EMPRESA DE TRANSPORTES APOCALIPSIS S.A.	4	3	24	16	9.0
18	EMPRESA DE TRANSPORTES REYNA E.I.R.LTDA.	1	0	9	1	9.0
19	EMPRESA DE TRANSPORTE TURISTICO OLANO S.A. - OLTURSA	8	3	33	41	8.8
20	EMPRESA DE TRANSPORTES HALCON ANDINO E.I.R.L.	1	0	33	4	8.3
21	EMPRESA DE TRANSPORTES Y REPRESENTACIONES TURISMO CENTRAL S.A.	6	3	61	60	7.3
22	JULSA ANGELES TOURS S.A.C.	4	6	46	41	6.8
23	EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HERMANOS S.C.R.LTDA.	15	10	103	318	6.7
24	MOVIL TOURS S.A.	6	8	74	98	6.5
25	EXPRESO JARA S.R.LTDA.	1	1	15	3	6.3



PERÚ

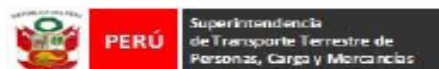
 Superintendencia  
de Transporte Terrestre de  
Personas, Carga y Mercancías

31/01/2013

Nº	EMPRESA DE TRANSPORTE DE PERSONAS	CANT. DE ACC. (A)	M	H	FLOTA	IPA <sup>(1)</sup>
26	CARHUAMAYO S.A.C.	2	1	13	6	5.7
27	ROMELIZA S.A.C.	3	3	5	9	5.7
28	TRANSPORTES LINEA S.A.	8	5	46	94	5.6
29	EMPRESA DE TRANSPORTES EL SOLITARIO S.A.C.	2	2	20	10	5.6
30	TRANSMAR EXPRESS S.A.C.	3	3	40	29	5.4
31	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO CRISOLITO S.R.L.	4	3	2	11	5.1
32	TRANSPORTES MAYCA S.A.	2	2	21	12	4.8
33	EMPRESA DE TRANSPORTES PERU BUS S.A.	7	7	43	109	4.6
34	TRANSPORTES CRUZ DEL SUR S.A.C.	11	2	41	122	4.4
35	EMPRESA DE TRANSPORTES SAN MARTIN DE PORRES S.A.	4	2	27	32	4.4
36	COSTEÑO EXPRESS S.A.C.	1	5	19	9	4.3
37	EMPRESA DE TRANSPORTES ANDIA S.A.C.	1	8	6	9	4.2
38	EMPRESA DE TRANSPORTES EXPRESO INTERNACIONAL PALOMINO S.A.C.	4	6	20	43	4.1
39	TRANSPORTES TURISMO IMPERIAL S.A.	1	0	24	6	4.0
40	TRANSPORTES ANITA E.I.R.L.	3	1	13	15	3.4
41	TURISMO FARAON S.A.	2	0	20	12	3.3
42	EMPRESA DE TRANSPORTES Y TURISMO BARRANCA S.A.	3	7	45	66	3.3
43	EMPRESA DE TRANSPORTES RONCO PERU S.A.C.	3	2	22	28	3.2
44	TRANSPORTES G M INTERNACIONAL S.A.C.	4	4	8	30	3.2
45	EMPRESA DE TRANSPORTES Y TURISMO SOL PERUANO S.A.C.	1	2	26	11	3.1
46	EMPRESA DE TRANSPORTES DE CARGA Y PASAJEROS CARMELITAS BUS S.R.LTDA.	2	0	15	10	3.0
47	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISTICOS SUIZA PERUANA SRL	1	0	18	6	3.0
48	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO DIRECTO ASEGURADO S.A.	4	2	12	28	2.9
49	EXPRESO Y REPRESENTACIONES YAZALA E.I.R.L.	1	0	17	6	2.8
50	EMPRESA DE TRANSPORTES CHICLAYO S.A.	4	2	20	41	2.7

(1) IPA : INDICE DE PARTICIPACION EN ACCIDENTES DE TRANSITO, CREADO SEGÚN DIRECTIVA Nº. 002-2005-MTC/15, APROBADA MEDIANTE RESOLUCION DIRECTORIAL Nº. 6253-2005-MTC/15, DONDE A=CANTIDAD DE ACCIDENTES, M=FALLECIDOS, H=HERIDOS, FLOTA= CANTIDAD DE VEHICULOS HABILITADOS POR EMPRESA. FLOTA DE EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS ACTUALIZADO AL 19/01/2012 SEGÚN REGISTROS DEL MTC. FUENTE: REPORTE DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO PNP-DIRPRCAR, REPORTE PRELIMINAR DE ACCIDENTES DE LA UNIDAD DE FISCALIZACIÓN DE GABINETE DE LA DIRECCION DE SUPERVISION Y FISCALIZACION Y REPORTE DE TRANSPORTISTAS.





## ÍNDICE DE PARTICIPACIÓN EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO (IPA) EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PERSONAS AÑO 2013

05/05/2014

Nº	EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PERSONAS	ACCIDENTES	M	H	FLOTA <sup>(1)</sup>	IPA <sup>(2)</sup>
1	EMPRESA DE TRANSPORTES INTERPROVINCIAL GONZALES S.A.C.	3	21	43	5	76.2
2	EMPRESA DE TRANSPORTES Y REPRESENTACIONES TURISMO CENTRAL S.A.	8	47	55	71	27.4
3	TRANSPORTE WARI S.A.C.	4	4	85	19	21.3
4	EMPRESA DE TRANSPORTES TICLLAS S.A.C.	5	27	15	35	17.6
5	TRANSPORTES TURISTICOS REYBUS S.R.L.	2	4	21	7	10.6
6	EXPRESO ANTEZANA HNOS. S.A.	3	20	43	35	10.5
7	EMPRESA DE TRANSPORTES FLORES HERMANOS SCRLTDA	22	19	92	354	10.4
8	TRANSMAR EXPRESS S.A.C.	5	1	77	40	10.1
9	JULSA ANGELES TOURS S.A.C.	6	5	50	44	9.5
10	EMPRESA DE TRANSPORTES HORNA E HIJOS SRLTDA.	1	32	8	15	9.1
11	S & I TRANSPORTES ORIENTAL E.I.R.L.	1	0	9	1	9.0
12	EMPRESA DE TRANSPORTES DESTINOS EXPRESS E.I.R.LTDA.	2	0	21	5	8.4
13	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO APOSTOL SAN PEDRO E.I.R.LTDA.	2	0	49	12	8.2
14	TURISMO CIVA S.A.C.	14	7	85	202	7.8
15	INVERSIONES CARGO SANTA ANA S.A.C.	1	7	50	10	7.8
16	EMPRESA DE TRANSPORTES EL EXPRESO S.A.C.	2	1	7	3	7.3
17	EMPRESA DE TRANSPORTES RONCO PERU S.A.C.	4	5	36	31	7.2
18	EXPRESO SANCHEZ S.R.LTDA.	2	5	31	15	6.8
19	EMPRESA DE TRANSPORTES SOL ANDINO E.I.R.L.	1	1	30	5	6.8
20	EMPRESA DE TRANSPORTES EL SOLITARIO S.A.C.	3	2	9	9	5.7
21	EMPRESA DE TRANSPORTES AVE FENIX S.A.C.	8	4	45	87	5.6
22	CORPORACIÓN SUPER LATINO S.A.	4	1	17	15	5.6
23	EMPRESA DE TRANSPORTES POOL E.I.R.L.	1	2	28	7	5.1
24	EMPRESA DE TRANSPORTES Y TURISMO CHALLENGER S.A.	1	0	25	5	5.0
25	TRANSPORTES LLAMOSAS S.R.L.	1	0	9	2	4.5

(1) Actualizado a marzo del 2014 según el registro del MTC.

(2) IPA= NA/(4NM+NL)/NVH, Donde: IPA =Índice de participación en accidentes de tránsito, NA=Número de accidentes con consecuencias de muerte o lesiones graves, NM=Número de muertos, NL=Número de heridos, NVH= Número de vehículos del transportista habilitados para el servicio de transporte interprovincial regular de personas. Indicador aprobado mediante Directiva N° 002-2005-MTC/15 y Resolución Directoral N° 6253-2005-MTC/15.

Fuente: PNP, MTC, SUTRAN

Oficina de Planeamiento y Presupuesto  
Unidad de Estadística y Registro



PERÚ

Superintendencia  
de Transporte Terrestre de  
Personas, Carga y Mercancías

05/05/2014


Nº	EMPRESAS DE TRANSPORTE DE PERSONAS	ACCIDENTES	M	H	FLOTA <sup>(1)</sup>	IPA <sup>(2)</sup>
26	EMPRESA DE TRANSPORTES ANDIA S.A.C.	4	1	7	10	4.4
27	EXPRESO CIAL S.A.C.	3	5	30	35	4.3
28	EMPRESA DE TRANSPORTES UNIDOS DEL CENTRO S.A.	2	2	21	14	4.1
29	EMPRESA DE TRANSPORTES CHICLAYO S.A.	3	4	33	36	4.1
30	CARACOL S.A. TURISMO DE INTEGRACIÓN SUDAMERICANA	1	0	19	5	3.8
31	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO COCHACHI S.C.R.L.	1	1	26	8	3.8
32	EMPRESA DE TRANSPORTES Y TURISMO PACIFICO DEL SUR S.R.LTDA.	1	1	11	4	3.8
33	TRANSPORTES CRUZ DEL SUR S.A.C.	12	4	76	309	3.6
34	TURISMO EXPRESO LATINOAMERICANO E.I.R.L.	1	11	40	26	3.2
35	MALDONADO TOURS NUEVA IMAGEN S.A.C.	2	1	4	5	3.2
36	EMPRESA DE TRANSPORTES HALCON ANDINO E.I.R.L.	1	4	19	11	3.2
37	TRANSPORTES G M INTERNACIONAL S.A.C.	2	4	44	39	3.1
38	EMPRESA DE TRANSPORTES EXPRESO LOBATO S.A.C.	6	1	23	53	3.1
39	EMPRESA DE TRANSPORTES Y TURISMO SULLANA EXPRESS S.A.C.	1	2	10	6	3.0
40	EMPRESA DE TRANSPORTES Y TURISMO DE COLORES S.A.	1	1	5	3	3.0
41	JUNIOR GAS E.I.R.L.	1	0	6	2	3.0
42	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO AMPAY S.C.R.L.	1	2	29	13	2.8
43	EMPRESA DE TRANSPORTES EXPRESO INTERNACIONAL TOUR - PERU E.I.R.LTDA.	2	1	7	8	2.8
44	EMPRESA DE TRANSPORTES Y COMERCIALIZACION YOLA S.R.L.	1	0	11	4	2.8
45	EMPRESA DE TRANSPORTES FRAEL TOURS S.A.C.	2	0	12	9	2.7
46	EMPRESA DE TRANSPORTES TURISMO ILUCAN S.A.C.	1	5	9	11	2.6
47	EMPRESA DE TRANSPORTES EXPRESO CABANINO S.A.	2	2	14	17	2.6
48	TURISMO ERICK EL ROJO S.A.	5	5	4	47	2.6
49	EMPRESA DE TRANSPORTES BERROA ZEVALLOS E.I.R.L.	1	0	10	4	2.5
50	CHAVIN EXPRESS S.A.C.	1	1	25	12	2.4

(1) Actualizado a marzo del 2014 según el registro del MTC.

(2) IPA= NA(4NM+NL)/NVH, Donde: IPA =Índice de participación en accidentes de tránsito, NA=Número de accidentes con consecuencias de muerte o lesiones graves, NM=Número de muertos, NL=Número de heridos, NVH= Número de vehículos del transportista habilitados para el servicio de transporte interprovincial regular de personas. Indicador aprobado mediante Directiva N° 002-2005-MTC/15 y Resolución Directoral N° 6253-2005-MTC/15.

Fuente: PNP, MTC, SUTRAN

feedback studio | Fiscalización y prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de personas, car -- /0 < 7 de 14 > ?



**ESCUELA DE POSGRADO**  
UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**Fiscalización y prevención de los accidentes de tránsito  
de la Superintendencia de Transporte Terrestre de  
personas, carga y Mercancías, 2018**

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE:**  
**Maestra en Gestión Pública**

**AUTORA:**  
**Br. Flor de María Stefany Rios Saldaña**

**ASESORA:**  
**Dra. Dora Lourdes Ponce Yactayo**

**Resumen de coincidencias** ✕

24 %

1	Entregado a Universida... <small>Trabajo del estudiante</small>	17 % >
2	es.slideshare.net <small>Fuente de Internet</small>	4 % >
3	www.teleley.com <small>Fuente de Internet</small>	2 % >
4	docplayer.es <small>Fuente de Internet</small>	1 % >
5	www.sutran.gob.pe <small>Fuente de Internet</small>	1 % >

Página: 1 de 78 | Número de palabras: 18443 | Text-only Report | High Resolution | Activado 🔍



 <b>UCV</b> UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	<b>ACTA DE APROBACIÓN DE ORIGINALIDAD          DE TESIS</b>	Código : F06-PP-PR-02.02 Versión : 09 Fecha : 23-03-2018 Página : 1 de 1
--	---	---

Yo, Dora Lourdes Ponce Yataco, docente de la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo, sede Lima Este, revisor (a) de la tesis titulada "Fiscalización y Prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018", de la estudiante, FLOR DE MARIA STEFANY RÍOS SALDAÑA constato que la investigación tiene un índice de similitud de 24 % verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin.

El/la suscrito (a) analizó dicho reporte y concluyó que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

San Juan de Lurigancho, 1 de agosto del 2018




PIP *Miguel Pe*

Firma

Dora Lourdes Ponce Yataco

DNI: 09747014

 DIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN UCV	Revisó		 VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN UCV
Evaluó	Dirección de Investigación	Superintendente de I+D+i	Vicerrector de Investigación

 <b>UCV</b> UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO	<b>AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE          TESIS EN REPOSITORIO INSTITUCIONAL</b> <b>UCV</b>	Código : F28-PP-PR-02.02 Versión : 05 Fecha : 23-03-2018 Página : 1 de 1
--	---	---

Yo FLOR DE MARIA STEFANY RIOS SALDAÑA, identificado con DNI N° 43613843, egresada de la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo, autorizo ( X ) . No autorizo ( ) la divulgación y comunicación pública de mi trabajo de investigación titulado "Fiscalización y Prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2018"; en el Repositorio Institucional de la UCV (<http://repositorio.ucv.edu.pe/>), según lo estipulado en el Decreto Legislativo 822, Ley sobre Derecho de Autor, Art. 23 y Art. 33

Fundamentación en caso de no autorización:

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

  
 \_\_\_\_\_  
 FIRMA

DNI: 43613843

FECHA: 25 de enero del 2019

	 Dirección de Investigación	Revisó	 Responsable del SOP	 
---	---	--------	--	---



# UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

## AUTORIZACIÓN DE LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

CONSTE POR EL PRESENTE EL VISTO BUENO QUE OTORGA EL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN DE  
POSGRADO, MGTR. MIGUEL ÁNGEL PÉREZ PÉREZ

---

A LA VERSIÓN FINAL DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN QUE PRESENTA:  
FLOR DE MARIA STEFANY RIOS SALDAÑA

INFORME TITULADO:

"Fiscalización y Prevención de los accidentes de tránsito de la  
Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y  
Mercancías, 2018".

PARA OBTENER EL TÍTULO O GRADO DE: MAESTRA EN GESTIÓN PÚBLICA

---

SUSTENTADO EN FECHA: 18 de agosto, 2018

NOTA O MENCIÓN: 15

  
FIRMA DEL ENCARGADO DE INVESTIGACIÓN