



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO

ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE DERECHO

Fortalecimiento del proceso de fiscalización del transporte público especial
motorizado en el distrito de Santiago de Cao en el año 2017

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Abogado

AUTOR:

Burgos Gamarra, Jorge Enrique (ORCID: 0000-0002-5954-4526)

ASESOR:

Dr. Matienzo Mendoza, Jhon Elionel (ORCID: 0000-0002-2256-8831)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión Pública

TRUJILLO – PERÚ

2019

Dedicatoria

A Dios:

Fuente de inspiración, dador de todo lo que existe en el universo para que nuestros logros se cumplan, quien por su gracia ha bendecido para desarrollarme en el camino correcto, cumpliendo con mi misión personal y profesional de servir a la Humanidad, permitiéndome en esta etapa de mi vida culminar con la presente investigación.

Con amor a mis maravillosos padres por el apoyo incondicional ante los retos de la vida y por estar siempre a mi lado. Por ser el sustento de mi perseverancia, por darme la mano ante los tropiezos. Por demostrarme que con esfuerzo todos los sueños pueden ser alcanzados. Por permitirme desarrollarme en esta nueva etapa de mi vida y por todo lo que ellos significan para mí, muchas gracias.

Agradecimiento

A mi hijo, quien a pesar de su corta edad me enseña los nuevos retos de la vida, a pesar de sus pequeñas palabras me incentiva a seguir siempre adelante, a buscar el mejor camino para nuestra felicidad, a dar siempre lo mejor de mí. Gracias por enseñarme a nunca rendirme y sobre todo por alegrarme profundamente la vida.

A mi esposa, hermanos y todos mis familiares por su invaluable apoyo.

A mi asesor Dr. Jhon Elionel Matienzo Mendoza por compartir sus profundos conocimientos en la materia, por el apoyo incondicional brindado, por mostrarse siempre como un amigo. Por permitirme encaminar adecuadamente esta investigación, por el tiempo dedicado y por los sabios consejos que supo darme.

Página del Jurado

Declaratoria de Autenticidad



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO



DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Jorge Enrique Burgos Gamarra
estudiante de la Escuela Profesional de Derecho de la Universidad César Vallejo de Trujillo; declaro
que el trabajo académico titulado
Fortalecimiento del Proceso de Fiscalización del
Transporte Público Especial Motorizado en el Distrito
de Santiago de Cao en el año 2017

Presentada, en 120 folios para la obtención del grado académico/título profesional de
Abogado es de mi autoría,

Por lo tanto, declaro lo siguiente:

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

Trujillo, 20 de Junio de 2019


Estudiante: Jorge Enrique Burgos Gamarra
DNI: 71223337

CAMPUS TRUJILLO
Av. Larco 1170
Tel. (044) 405 000 Anx. 7000
Fax. (044) 405 013

[fb/ucv_peru](#)
[@ucv_peru](#)
[#salvadelauci](#)
[ucv.edu.pe](#)

Índice

Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Página del Jurado	iv
Declaratoria de Autenticidad	v
Índice	vi
RESUMEN	ix
ABSTRACT	x
I. INTRODUCCIÓN	1
1.1 Aproximación temática	1
1.2 Trabajos previos	5
1.3 Teorías relacionadas al tema	7
1.3.1. Respecto al transporte público	7
1.3.1.1. Antecedentes históricos en el Perú	7
1.3.1.2. ¿Qué son los medios de transporte?	8
1.3.1.3. El transporte terrestre	9
1.3.1.4. Características del transporte público	9
1.3.1.5. Servicio de transporte público de mototaxis	9
1.3.2. Labor de las municipalidades	11
1.3.3. Transporte público ilegal	11
1.3.4. Sobre la fiscalización del transporte público	12
1.3.5. Ordenanzas municipales	13
1.3.5.1. ¿Que se aprueba?	13
1.3.5.2. Publicidad de las Ordenanzas	14
1.3.6. Fortalecimiento Institucional de las Municipalidades	14
1.3.7. La unidad de transportes y ordenamiento vial de la Municipalidad Distrital de	

Santiago de Cao	15
1.3.8. Organigrama estructural	15
1.3.9. Unidad de transporte y ordenamiento vial.....	15
1.3.10. Análisis de la Ley N° 27972 – Ley Orgánica de Municipalidades.....	17
1.3.11. Funciones específicas Municipales	17
1.4 Formulación del problema.....	18
1.5 Justificación del estudio.....	18
1.5.1. Teórica.....	18
1.5.2. Metodológica.....	18
1.5.3. Práctica	18
1.5.4. Relevancia	19
1.5.5. Contribución.....	19
1.6 Hipótesis	19
1.7 Objetivos del trabajo.....	20
1.7.1. Objetivo general	20
1.7.2. Objetivos específicos:.....	20
II. MÉTODO	21
2.1. Diseño de investigación	21
2.2. Variables y Operacionalización:.....	22
Cuadro N° 1	22
2.3. Población y muestra.....	23
2.4. Técnicas e instrumentos.....	24
2.4.1. Instrumentos.	25
2.5. Métodos de análisis de datos	26
2.6. Aspecto ético	26
III. RESULTADOS	27
3.1. Descripción de resultados	27
IV. DISCUSIÓN.....	66
4.1 El proceso de fiscalización	66

4.2 Deficiencias del proceso de fiscalización.....	66
4.3 Explicar la importancia del Fortalecimiento del Proceso de Fiscalización	67
4.4 Factores que permiten el desarrollo de la informalidad.....	68
4.5 Mejorar el proceso de fiscalización.	70
V. CONCLUSIONES	71
VI. RECOMENDACIONES.....	73
REFERENCIAS	74
ANEXOS	76

RESUMEN

El estudio que a continuación se presenta, desarrolla el problema que existe en la ejecución del proceso de fiscalización del Transporte Público Especial Motorizado por parte de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao, pues al ejercicio de esta potestad para empezar se ha analizado el proceso de fiscalización que desarrolla esta entidad edil, realizando las correspondientes entrevistas a expertos relacionados a la materia y sobre todo analizando exhaustivamente las normas vigentes que regulan el transporte público en el Perú y de las cuales delegan facultades a las municipalidades distritales para poder fiscalizar el servicio de transporte público especial motorizado, verificando consecuentemente las deficiencias que se muestran a su ejecución; luego se está procediendo a explicar la importancia del fortalecimiento del proceso de fiscalización como una salida básica para hacer frente a este problema en la cual se encuentra inmersa la gestión municipal, para que seguidamente se analicen los resultados obtenidos sobre los factores que permiten el desarrollo de la informalidad en la prestación del servicio de transporte público especial motorizado, involucrando a la población mototaxista que opera en todo el distrito de Santiago de Cao, para luego pretender mejorar el desarrollo de esta facultad mediante instrumentos jurídicos que se encuentran respaldos a nivel nacional como medios idóneos para regular y fortalecer una determinada materia y de las cuales se encuentran dentro de la estructura normativa de las municipalidades distritales. Consiguientemente, luego de la discusión de resultados, se concluye que el proceso de fiscalización que desarrolla la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial es deficiente, el cual constituye ser uno de los factores que permiten el desarrollo de la informalidad lo que evidencia la necesidad de implementar una Ordenanza Municipal que permita el desarrollo eficiente del proceso de fiscalización.

Palabras claves: Transporte Público Especial Motorizado, Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la MDSC, Proceso de Fiscalización, Ordenanza Municipal.

ABSTRACT

The study that is presented below, develops the problem that exists in the execution of the inspection process of Special Motorized Public Transport by the Transport and Road Management Unit of the District Municipality of Santiago de Cao, since the exercise of this power To begin with, the audit process carried out by this municipal entity has been analyzed, conducting the corresponding interviews with experts related to the matter and above all by thoroughly analyzing the current regulations that regulate public transport in Peru and of which they delegate powers to the municipalities districts to be able to control the motorized special public transport service, consequently verifying the deficiencies that are shown in its execution; Then they are proceeding to explain the importance of strengthening the inspection process as a basic solution to face this problem in which municipal management is immersed, so that the results obtained on the factors that allow the development of the informality in the provision of the motorized special public transport service, involving the motorcycle taxi population that operates throughout the district of Santiago de Cao, to later seek to improve the development of this faculty through legal instruments that are supported at the national level as means suitable for regulating and strengthening a certain subject and of which are within the regulatory structure of the district municipalities. Consequently, after the discussion of the results, it is concluded that the inspection process developed by the Transport and Road Regulation Unit is deficient, which constitutes one of the factors that allow the development of informality, which shows the need to implement a Municipal Ordinance that allows the efficient development of the inspection process.

Keywords: Special Motorized Public Transport, MDSC Transport and Road Regulation Unit, Inspection Process, Municipal Ordinance.

I. INTRODUCCIÓN

1.1 Aproximación temática

En América Latina, incluyendo a nuestro país, el transporte Público se tiene en cuenta como una actividad primordial que permite el desarrollo y crecimiento económico al interior de las comunidades, especialmente en los sectores que representan un alto nivel de crecimiento económico social como consecuencia de la migración interna, ya sea por el factor trabajo, comercial, entre otros. Es por ello que se debe señalar que el servicio de transporte que se desarrolla en nuestro país se lleva a cabo a través de la población, garantizando con ello que las personas puedan movilizarse entre los distintos puntos de los sectores que existen en las localidades; estableciendo con ello que el aparato estatal pueda desarrollar dinámicamente la actividad social y económica de cada sector poblacional. El desarrollo de este servicio de transporte público especial ha permitido que el estado peruano tome en cuenta su ejecución, ya que es una entidad facultada para poder intervenir en todo lo que involucra la prestación de este servicio a través de sus diferentes organismos e instituciones públicas; tal como la que se viene desarrollando a través de las municipalidades (Provincial y/o Distrital) y el sistema en general.

En el Perú se observa hoy en día que el transporte público (Transporte Terrestre) se desarrolla exclusivamente en dos segmentos, lo mismos que se ven reflejados en el transporte público general y al transporte público especial de pasajeros en vehículos menores motorizados (mototaxis); en tal sentido a través del presente trabajo científico nos abocaremos de manera exclusiva al desarrollo del segundo segmento señalado líneas anteriores, reflejando de ello la prestación del servicio, las ventajas y desventajas que ha traído consigo su ejecución, y sobre todo la problemática que aqueja en cuanto a su regularización por parte de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao y al deficiente proceso de fiscalización; pues de ello se desprende que a la fecha no exista una norma interna (Ordenanza Municipal) acorde al tiempo, espacio y lugar que ayude a regular adecuadamente la ejecución del servicio de transporte público especial, ya que se ha podido observar que no se ha podido generar un control adecuado sobre uso de los vehículos menores y de la latente problemática de su inserción dentro del mencionado distrito.

Debemos señalar que en la actualidad la ejecución de este tipo de servicio de transporte terrestre no refleja una satisfacción adecuada por parte de los ciudadanos, pues de ello se desprende que no existen índices de calidad, seguridad y control que permitan una adecuada prestación del servicio. Apreciándose además de ello que en nuestro país con el pasar del tiempo y el crecimiento económico el uso de la mototaxi se va incrementando descontroladamente, pues las personas que ven una oportunidad de trabajo e ingresos económicos en el uso de estos vehículos menores han insertado dentro de sus comunidades esta clase de vehículos sin tomar en cuenta los parámetros que exige la normatividad vigente para poseer y hacer uso de los mismo; siendo que con ello en la actualidad el desarrollo de esta actividad por medio de vehículos menores motorizados se ha visto reflejado como una problemática para nuestras autoridades ediles. Los mismos que han presentado la necesidad de poder encontrar un camino de regularización pese a la existencia de una vasta gama de normas vigentes en nuestro ordenamiento jurídico las cuales están dirigidas a supervisar y controlar todo lo concerniente al transporte público; cabe mencionar que en la actualidad se encuentra vigente la Ley de Transporte Público Especial de pasajeros en Vehículos Menores Motorizados y su reglamento – Ley N°27189.

De acuerdo a lo apreciado la citada Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores Motorizado, no ha permitido que dentro del distrito de Santiago de Cao se pueda generar una estructura de regularización y control sobre la prestación de dicho servicio, evidenciándose más bien vulneración a los artículos contenidos en su estructura textual, ya que en la actualidad existen una serie de irregularidades respecto al control de la ejecución de esta actividad, así como también deficiencias de capacidad de gestión por parte de las propias autoridades ediles respecto a la implementación de una norma complementaria que ayude a regularizar la ejecución de este servicio, y con ello se logre fortalecer y mejorar las función de fiscalización que existen de manera precaria; pues como bien sabemos dicha función se encuentra expresada en la Ley Orgánica de Municipalidades – Ley N°27972, Manual de Organización de Funciones (MOF), reglamento de Organización de Funciones (ROF); sin embargo los organismos competentes de la administración no han reflejado la capacidad de poder llevar a cabo adecuadamente el acto de fiscalización al servicio de transporte público especial señalado por nuestro ordenamiento jurídico; mostrándose esto como un grave problema que aqueja al Distrito de Santiago de Cao, el cual necesita de una prospera solución, pues es evidente que no basta con la dación de una norma

jurídica que rija a nivel nacional, sino más bien debe existir una norma complementaria (Ordenanza Municipal), que ayude a fortalecer todo acto de fiscalización concerniente al desarrollo de dicha actividad generada por el transporte público especial en vehículos menores motorizados a nivel local.

Ahora bien conforme lo establece nuestro ordenamiento jurídico el transporte público especial debe ser adecuadamente fiscalizado por parte de la entidad local y/o regional donde se encuentre desarrollándose dicha actividad, es en ese sentido que hoy en día existe dentro del Distrito de Santiago de Cao un organismo local facultado para el desarrollo, control y fiscalización de la prestación de este tipo de servicio de transporte; pues haciendo mención a ello la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao es la entidad pública facultada mediante ley para poder llevar a cabo por medio de sus órganos (Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial) el proceso fiscalización dentro de su comunidad, en razón de que en la actualidad se desarrolla dentro de dicha comuna la prestación del servicio por medio de vehículos mototaxis en gran cantidad, pues si bien desde que aparecieron las mototaxis en el Perú desde hace más de 20 años, el distrito de Santiago de Cao no se ha visto exceptuado de poder utilizar esta clase de vehículo como un medio de generar empleo o de transporte personal.

En el Distrito de Santiago de Cao desde que se empezó la prestación del servicio de transporte público especial, las autoridades ediles se han encontrado obligadas a obtener mecanismos que permitan regular la incorporación de esta clase de vehículos como medio de herramienta de trabajo para los ciudadanos que optan por su prestación. En tal sentido la presente investigación científica evidencia claramente que la intención de regular dicho servicio por parte de la autoridad no ha sido eficiente, pues dentro de los 10 años de gestión municipal dichas autoridades no han podido controlar adecuadamente las desventajas y los problemas que han traído consigo la incorporación de este vehículo menor motorizado dentro del Distrito. Cabe resaltar que el 04 de Octubre del año 2011 mediante Ordenanza Municipal N°005-2011-MDSC, se aprueba mediante consejo municipal: “declarar en emergencia por 30 días calendario la ejecución de este servicio dentro del distrito”; en razón que desde meses anteriores se había observado un incremento desmesurado de la informalidad por parte de los prestadores de esta clase de servicio, así como desorden y caos entre los vehículos menores que básicamente saturaban y saturan en la actualidad las vías principales y los espacios públicos, el incremento de actos delictivos y accidentes de tránsito, generados por las continuas falta a las reglas de tránsito incurridos por conductores de estos

vehículos en su gran parte menores de edad y por el incremento de paraderos informales (no autorizados).

Se debe resaltar que el objetivo primordial de la declaratoria de emergencia de la prestación del servicio de transporte público especial dentro del distrito estaba dado en favor a: la reducción de la informalidad del servicio, determinación de rutas y paraderos de mototaxis viables, erradicar la delincuencia y toda forma de violencia generada por un sector de mototaxistas informales, disminuir los accidentes de tránsito mediante una adecuada señalización de vías e instrucción a las personas encargadas de realizar el servicio de transporte público especial, siendo que los acontecimientos suscitados durante la declaratoria de emergencia del servicio ha evidenciado que dentro los 30 días establecidos no se ha podido superar esta problemática, ya que el promedio de vehículos existentes en la actualidad paso de 120 a 350 mototaxis, los mismos que en un 75% suelen ser empleadas por personas que no cuentan con la debida reglamentación y autorización para su circulación, evidenciándose que en varias oportunidades estos suelen ser conducidos por personas que no presentan: tarjeta de propiedad, licencia de circulación, tablero de identificación, sistema de seguro AFOCAT vigente, y en otros casos estos vehículos suelen ser manejados por menores que oscilan entre los 12 y 16 años de edad; los mismos que a su vez crean de manera irregular paraderos informales que perjudican a la comunidad distrital; evidenciándose con ello que existe una grave problemática en la cual se encuentra inmersa el distrito de Santiago de Cao, siendo que en la actualidad no ha podido ser superada pues la función de fiscalización que ejerce la entidad edil no ha permitido que durante el periodo 2017 se reflejen resultados favorables a la comunidad.

Ahora bien, se debe precisar que la entidad edil por medio de su órgano fiscalizador, durante el periodo 2017, ha evidenciado graves problemas internos, ya que del análisis estructurado del contenido normativo y reglamentario que existe dentro de esta institución, se puede apreciar que dentro del distrito de Santiago de Cao no existe norma complementaria (Ordenanza Municipal) que ayude a regularizar, controlar, y mejorar la actividad fiscalizadora sobre los vehículos menores motorizados, evidenciándose con ello que en el tiempo no se ha podido obtener buenos resultados por causas de una mala planificación y una no ejecución del acto de fiscalización, apreciándose con ello que en todo el territorio distrital existe informalidad, desorden y caos, el cual ha sido causante que en muchas ocasiones se susciten sucesos lamentables.

1.2 Trabajos previos

- **Tesis de Johana Eugenia Molina para optar el grado profesional de Abogado (2016): “Análisis de la calidad de la prestación del servicio de transporte público urbano, Trujillo 2014”,** la cual concluye que la deficiencia de la fiscalización del servicio de transporte público urbano en la ciudad de Trujillo se muestra principalmente por la contaminación ambiental, el tráfico y el apuro de los pasajeros, las condiciones técnicas de los vehículos, por las demoras de estos en circular o llegar a los paraderos (...).
- **Tesis de Marlon Alberto Flores Ponce para optar el grado profesional Magister en Ciencias Políticas y Gestión Pública (2014): “Formulación de políticas públicas de seguridad vial referidos a transportes alternativos (motos y bicicletas). recomendaciones para la gestión local”,** la cual concluye que una infraestructura vial reestructurada surge como una necesidad urgente por satisfacer ante el caótico, desordenado, insalubre, contaminante y estresante transporte urbano motorizado en la ciudad capital, que en la actualidad se ha convertido en un problema público que las autoridades del Gobierno Central y Local deben solucionar en el más corto plazo a fin de mejorar la calidad de vida de sus habitantes (...).
- **Tesis de Eduardo Víctor Baca Cornejo para optar el grado profesional de Maestría en Ciencia Política y Gobierno (2015): “Diagnóstico o identificación de las principales causas de siniestralidad de las empresas de transporte público interprovincial en Perú”,** la cual concluye que la siniestralidad en el Perú tiene un comportamiento de variación al incremento, ello, debido a que no se acatan las normas que regulan el tránsito y el transporte de pasajeros, existe un deficiente control del transporte por parte de la autoridad responsable. Siendo la principal causa de los accidentes es la negligencia del conductor; las infracciones que se cometen son mayormente por el exceso de velocidad.
- **Tesis de Luis Enrique Flores Fernández para optar el grado profesional de Maestría en derecho con Mención en Derecho de la Empresa (2016): “Terminales Terrestres Interprovinciales”,** la cual concluye que las leyes que instauran políticas nacionales sectoriales son las normas que determinan, generalmente, los ámbitos de competencias de los gobiernos locales frente al gobierno nacional o regional. Situación jurídica que

deriva de la declaración genérica de Estado unitario e indivisible de nuestro ordenamiento constitucional y que ha sido desarrollada tanto en la Ley Orgánica de Municipalidades, Ley de Bases de la Descentralización y Ley de Tránsito y Transporte Terrestre.

- **Tesis de Vicente Alberto Cairampoma Arroyo para optar el grado profesional de abogado (2016): “Balance del proceso de implementación en Lima del sistema integrado de transporte (SIT) y propuestas para su perfeccionamiento bajo un régimen de servicio público”,** la cual concluye que el proceso de reorganización del transporte público que se viene llevando a cabo en Lima (así como experiencias previas en otras urbes latinoamericanas que le han servido como inspiración) para constituir el Sistema Integrado de Transporte (SIT) puede considerarse como un esfuerzo por emplear al Derecho como instrumento de desarrollo social y económico. Implica una nueva visión de las políticas urbanas basada en sistemas integrados de transporte, un enfoque de movilidad sostenible y la articulación del transporte público con la planificación urbana.
- **Tesis de José Luis Bilbao La Vieja Durán para optar el grado profesional de Licenciado en Derecho – Bolivia (2012): “Bases jurídicas y fácticas para Ley del transporte público”,** la cual concluye que la problemática del transporte público data de muchos años atrás y hoy es tema de actualidad, la interrogante de la investigación es que si una ley municipal autónoma del transporte podrá superar y ordenar el caos que tiene lugar actualmente en la ciudad de El Alto. En síntesis, establecer las bases jurídicas y fácticas para la creación de una Ley Municipal del transporte Urbano en la ciudad de El Alto.

1.3 Teorías relacionadas al tema

1.3.1. Respecto al transporte público

1.3.1.1. Antecedentes históricos en el Perú

En nuestro país desde aproximadamente más de 100 años ha habido culturas que se han permitido desarrollar y superar la necesidad de transporte, pues como bien se sabe desde las épocas preincaicas dicho sistema eran autóctonos, sin embargo, ello no los limitaba a superar sus necesidades, pues a pesar que en estas épocas el transporte se desarrollaba de manera limitada ya que no tenían ruedas y motores como los vehículos que en la actualidad tienen, su capacidad para transportarse les permitía movilizarse espontáneamente, pues para ello las diversas culturas optaron por utilizar a los animales como transporte personal y/o carga. Un claro ejemplo de estos animales son las reses y las llamas, ya que en varias ocasiones estos animales eran empleados para la movilización de la realeza o para transporte de cargamentos valiosos por largos lugares del Perú.

Cabe resaltar que desde antes que se diera la colonización de los españoles dentro de nuestro territorio, lo animales como las llamas y las reses fueron utilizados específicamente como medio de transporte, pues distintas investigaciones llegaron a concluir que en dichas épocas los mencionados animales fueron los más utilizados para esta actividad en razón a su capacidades de poder transportar efectivamente 80 Kg de carga, incluso estos han llegado a señalar que durante esas épocas existió una raza de animal exclusivamente la llama que estaba preparada para la tarea de transporte y carga; raza que lamentablemente hoy en día no se ha podido encontrar.

Ahora bien, se debe precisar que en nuestra región sierra de nuestro país, la crianza de este auquénido es adiestrado para que desarrollo la actividad de transporte, pues durante mucho tiempo esta clase de animal ha sido la vía de transporte de grandes culturas existentes tales como: Pucara y Chavín, por ejemplo, en la cultura Chavín uno de los principales alimentos que provenía de la agricultura era el maíz, el mismo que podía ser trasportado considerablemente gracias a la ayuda de las llamas. Este animal transportaba por casi todo el territorio el maíz y especies que provenían de la recolección por parte de las mujeres en el campo, una de las rutas principales que eran trazadas para su desplazamiento en transporte eran desde Casma hasta el Valle Chicama, entre otros. Es así que debemos señalar que desde

épocas muy remotas nuestra civilización se ha caracterizado por tener la habilidad de mejorar sus actividades en razón al instinto de supervivencia que posee. (Muzzo, 1998)

Hoy en día habiendo evolucionado el sistema de transporte empleado por nuestros antepasado, se puede apreciar que la ejecución del transporte hoy denominado transporte público, en estos tiempos es un tema que se encuentra inmerso en discusiones en nuestro país, en cuanto a su funcionamiento, estructuración y ejecución; pues nuestra sociedad ha decidido desarrollar la prestación de este servicio como fuente de ingreso económico directo, siendo con ello que la ejecución de este mismo ha generado un resquebrajamiento de la tranquilidad social dentro de la población. En tal sentido los órganos estatales encargados del control, regularización y correcto funcionamiento establecen una vasta gama de alternativas para disminuir la informalidad y con ello el caos que genera dentro de su comunidad. Por tal razón lo que plantea la autoridad es llevar adelante una adecuada regularización del servicio de transporte público; siendo que con el análisis de la evolución del transporte por medio de la historia resulta ser muy importante para ello, ya que nos permite reconocer en el tiempo las necesidades y creatividades de nuestros antepasados para poder transportarse de manera segura y ordenada.

Debemos señalar también que desde ya hace muchos años el transporte y la comunicación guardan una correcta relación entre la naturaleza de los seres humanos, ya que siempre otorgaron al hombre la facilidad de realizar actividades comerciales en distintas comunidades, pues desde nuestra existencia siempre hemos necesitado estar interconectados, siendo que con ello siempre se evidenciaba el deseo de poder transportarnos a distintos destinos pudiendo con ello consolidar una serie de relaciones entre; pues el ciudadano peruano como todo ser humano, tiene la necesidad de poder establecer relaciones no aislándose por completo ya que presenta la facilidad de poder hacerlo. (Pastor, 2005)

1.3.1.2. ¿Qué son los medios de transporte?

Son herramientas de trabajo estructurados y acoplados para satisfacer las necesidades del ser humanos, permitiendo con ello transportar directamente a las personas o incluso a su mercadería. En el Perú los medios de transportes son considerados fuentes de empleo y de movimiento económico, el cual permite dinamizar el flujo económico de todo el país.

En la actualidad los medios de transporte permiten desarrollar adecuadamente el comercio a nivel local, nacional y global, permitiendo con ello satisfacer las necesidades de las comunidades; todo este sistema tiene incluido los medios e infraestructuras necesarias para poder lograr desarrollarse como un medio necesario.

1.3.1.3. El transporte terrestre.

Desde tiempos muy remotos el transporte terrestre ha tenido énfasis en la historia de la humanidad, cada sector poblacional a nivel mundial ha presentado el deseo de querer estar en constante movimiento conjuntamente con los bienes que son inherentes a su persona. La necesidad de estar siempre abastecidos y poder estar en constante movimiento tiene sus inicios de la antigüedad a causa de una necesidad latente a nivel poblacional respecto a la satisfacción de necesidades.

Es en ese sentido que se puede decir que en los países desarrollados y subdesarrollados este tipo de transporte resulta ser muy importante para las empresas y para los usuarios en general, ya sea para transportar mercancías o para movilizarse de un lugar a otro.

1.3.1.4. Características del transporte público

El transporte público a nivel global se muestra como un mecanismo de desarrollo sectorial proveniente de la participación de los individuos, estandarizado como herramientas de trabajo y supervisados por la entidad gubernamental. En la actualidad el Perú representa al transporte público como una oportunidad de poder generar movimiento económico, ya que como seres humanos siempre hemos tenido la necesidad de buscar nuestro propio bienestar, acoplado dicha necesidad al deseo de poder relacionarnos y con ello generar comercio.

Cabe precisar además que el eje principal que encamina la actividad por medio del transporte público es la dinamización económica que esta produce, permitiendo genéricamente el desarrollo íntegro de las comunidades, permitiendo al individuo generar recursos sustentables satisfaciendo evidentemente las necesidades que representa.

1.3.1.5. Servicio de transporte público de mototaxis

De acuerdo a lo que señala el especialista en tránsito de la ONG luz ámbar (Candia, 2018), la ley 27189 establece claramente que el servicio que brindan los mototaxis **es solo para la periferia de la ciudad, en zonas donde no se puede acceder al transporte público**

masivo, situación que no se cumple. Se debe recordar además que los mototaxis deben ser instrumentos de alimentación a los vehículos particulares de transporte público en aquellos lugares en donde no se tiene como acceder. Es evidente que hoy en día se encuentran instaladas por todas las avenidas, generando caos y desafiando la ley bajo al amparo de las municipalidades.

Así mismo (Enclave Rae, 2018) establece que el mototaxi tiene un significado a nivel global como “motocicleta de tres ruedas, usado como una herramienta de transporte a lugares cortos en una determinada localidad a cambio de percibir un pequeño ingreso económico”. Sin embargo, se debe precisar que el significado que mantiene la Real Academia Español sobre las mototaxis hoy en día se encuentra desfasado en varios lugares del planeta, pues este término ha sido complementado en varias versiones como por ejemplo motocarro – moto tráiler, siendo esto básicamente dirigido para el desarrollo y para ser complementado en sus diferentes versiones como motocarro o moto tráiler, el cual está dirigido básicamente al desarrollo y ejecución del servicio de transporte público individual de pasajeros.

Ahora bien, en el Perú la mototaxi es un instrumento de trabajo que permite a los ciudadanos transportarse por distintos puntos de las comunidades, permitiendo con ello generar ingresos económicos que sirven para solventar las familias; sin embargo, el uso de este instrumento de trabajo ha ocasionado específicamente que dentro del Distrito de Santiago de Cao alrededor de 350 mototaxis circulen dentro de la población de forma irregular sin que la autoridad ejerciendo su facultad fiscalizadora pueda mantener un control adecuado sobre dichos vehículos.

Dentro del Distrito de Santiago de Cao se calcula ciertamente que 350 habitantes se inclinan por desarrollar el servicio de mototaxi siendo que de dicha cantidad 193 son informales, lo cual resulta ser un elemento que desvirtúa por completo la seguridad vial, dado cuenta que dentro de los lugares más reconocidos del distrito se aprecia claramente la circulación de estos vehículos menores sin contar con la debida documentación, alterando por completo el funcionamiento de este tipo de servicio ya que suele transitar con exceso de pasajeros, sin seguro AFOCAT vigente, entre otros. Cabe precisar además que en su mayoría los vehículos menores que son destinados para el transporte público especial suelen evidenciar problemas mecánicos y técnicos tales como: asiento en mal estado, sin luces para desplazamiento en horario nocturno, entre otros. Así como también se evidencia claramente

que dichas unidades son utilizadas ocasionalmente para asaltar y atentar contra la integridad de los pasajeros, pues en la dependencia policial del distrito existen registros sobre vehículos menores utilizados para delinquir, generar caos, entre otros.

1.3.2. Labor de las municipalidades

De acuerdo a lo que establece la ley N°27189 – ley de Transporte Publico Especial de Pasajeros en Vehículos Menores Motorizados, los organismos municipales (Municipalidades Distritales) están facultados para ejercer control sobre la ejecución de esta clase de servicio.

Se debe señalar dentro de la presente investigación científica que la existencia de vehículos menores informales se ha originado básicamente por causas de que no hay dentro del distrito una norma complementaria (Ordenanza Municipal) que permita reestructurar, regularizar y fortalecer el proceso de fiscalización en la actualidad, permitiendo con ello estructurar adecuadamente un control sobre la prestación de este servicio.

1.3.3. Transporte público ilegal

Hoy en día muchos países de Latinoamérica que no han podido lograr un claro desarrollo, se han visto envueltos circunstancialmente en el grave problema de la ejecución de la prestación del servicio de transporte de manera ilegal, siendo que dentro de nuestro territorio nacional la mayoría de personas inclinan su preferencia por optar la prestación de esta clase de servicio por ser un medio idóneo para sus bolsillos.

Cabe mencionar que la prestación de esta clase de servicio evidencia un claro perjuicio a la integridad de cada uno de los usuarios, ello en razón de que no existe un fiel cumplimiento de inspección por parte de la autoridad sobre dichas unidades vehiculares.

Debemos señalar además que la ejecución del servicio de transporte ilegal, es acogida por la ciudadanía por las siguientes razones:

- El estado peruano no ha incorporado adecuadamente una estructura regulativa que permita obtener la prestación del servicio de calidad.
- Dentro de la preferencia de optar por la prestación de este servicio se tiene en cuenta el nivel económico y el bajo costo de la utilización por parte de la población.

1.3.4. Sobre la fiscalización del transporte público

En nuestro ordenamiento jurídico el Decreto Supremo N°055-2010-MTC, es la norma encargada de aprobar el Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores Motorizados, en cuyo texto se evidencia claramente que los organismos municipales (municipalices distritales) presentan la capacidad y competencia de ejercer el acto de fiscalización. Cabe resaltar además que dicho acto está estructurado primordialmente por la supervisión, detección de infracciones, imposición y ejecución de sanciones por vulnerar disposiciones que controlan la prestación del servicio.

Así mismo se debe precisar que el Decreto Supremo N°058-2003-MTC, es la norma encargada de aprobar el reglamento nacional de vehículos, el cual establece de manera clara en su texto normativo una estructura sobre el procedimiento que comprende la acción fiscalizadora, tal como:

- **Supervisión:** el cual de acuerdo al análisis del texto normativo comprende la función de ejercer monitoreo sobre el cumplimiento de obligaciones establecidas en el ámbito de transporte terrestre especial, permitiendo con ello ejercer parámetros correctivos en cualquier caso en que se crea necesario.
- **Detección de infracción:** esta parte del procedimiento viene a ser el resultado del acto de control ejecutado por parte de la persona autorizada o de ser el caso por parte de entidades también autorizadas que demuestren competencia para realizar esta acción, pues de ello se evidencia ciertamente la incursión de la infracción pudiendo además de ello identificar ciertamente al infractor, procediendo ante ello actuar conforme a sus atribuciones fiscalizadoras.
- **Imposición de sanciones:** esta acción representa ser la aplicación de medidas correctivas o reprochables al autor de la comisión de una infracción.
- **Ejecución de la sanción:** este acto representa la materialización de la estructura procedimental del acto de fiscalización, permitiendo con ello realizar el cumplimiento de las sanciones impuestas.

1.3.5. Ordenanzas municipales

La ley orgánica de municipalidades – Ley N°27972 señala en su texto normativo que este instrumento jurídico es una norma de mayor jerarquía dentro de la estructura normativa de una entidad edil, a través de la cual se aprueba su estructura interna, administración, regulación y sobre todo lo concerniente a materia de su competencia normativa (servicios públicos). Cabe precisar además que la citada ley establece también dentro de su texto normativo (art. 40) que mediante este instrumento jurídico se puede modificar, suprimir o exonerar, las licencias, arbitrios, entre otros.

Es de mencionar que la citada ley orgánica de municipalidades establece en su artículo 46, que mediante ordenanzas municipales se puede establecer las sanciones administrativas, así como también establecer la imposición de multas en función a la cuantificación de la falta, entre otros. Así mismo debemos dejar en claro en la presente investigación que conforme lo establece nuestra carta magna en el numeral 4) de su artículo 200° las ordenanzas municipales tienen rango de ley.

1.3.5.1. ¿Que se aprueba?

- Mediante una ordenanza municipal se aprueba todo lo concerniente a las materias de las cuales presenta competencia la entidad edil; en ese sentido se puede precisar a modo de ejemplo que mediante este instrumento jurídico se puede establecer el reglamento de organización y funciones (ROF), el manual de organización y funciones (MOF), así como también documentos de gestión que tengan aprobación interna (procedimientos y causales de suspensión).

Cabe precisar además que mediante este instrumento jurídico se puede establecer específicamente la estructura de supervisión y administración de los servicios públicos. Así como también se puede establecer materias como presupuesto participativo, participación vecinal, planes urbanos, etc.

- Otra de las materias que se aprueba mediante ordenanza municipal, es que mediante ella se puede crear, modificar y suprimir contribuciones y tasas.

Debemos precisar que de acuerdo a lo que establece la ley orgánica de municipalidades en su artículo 46° las normas municipales son de carácter

obligatorio y su incumplimiento merece ser sancionado, todo ello sin perjuicio de poder adoptar otras acciones. En ese sentido las ordenanzas municipales son las que establecen específicamente las infracciones de sus disposiciones, señalando las multas a imponerse de acuerdo a la magnitud de la falta, lo cual le ha de permitir imponer categóricamente una sanción pecuniaria.

(Barreto, 2007) señala que: “si bien es cierto mediante una ordenanza municipal se aprueba todo lo concerniente a la materia que involucra a la entidad edil, dicha aprobación se deriva de la competencia del concejo municipal, el cual representa ser el organismo encargado de emitir las ordenanzas municipales, pudiendo con ello fijar la estructura de la infracción, la multa a la cual se debe acoger y sanciones no pecuniarias, tales como: suspensión de licencia, clausura decomiso, entre otros”.

1.3.5.2.Publicidad de las Ordenanzas

De acuerdo a lo que se establece en el artículo 44 de la ley orgánica de municipalidades, todas las ordenanzas deben ser obligatoriamente publicadas, debiendo ser estas realizadas en el diario oficial El Peruano o de ser el caso en diarios que se encuentren encargados de ejercer publicaciones judiciales o en cualquier otro medio que garantice la publicidad.

Cabe resaltar además que la mencionada norma establece una excepción de publicación respecto a los lugares en donde no se cuente con diarios de publicaciones de avisos judiciales, pues está permitido que ello se realice mediante carteles impresos en zonas de mayor visibilidad y en los locales de la municipalidad.

1.3.6. Fortalecimiento Institucional de las Municipalidades

Este importante proceso, que muy pocas municipalidades lo han implementado, tiene por finalidad dotar de elementos, mecanismos, procedimientos y herramientas técnicas a la institución municipal para alcanzar adecuadamente el cabal cumplimiento de los objetivos institucionales y por ende el **DESARROLLO LOCAL**.

La finalidad principal de este proceso es generar capacidad de gestión en la corporación edil, a fin de cambiar la imagen actual que se tiene de gran parte de las Municipalidades, transformándolas de entidades burocráticas con diferencias en la prestación de servicios, a Instituciones modernas, eficientes y competitivas. Para ello, es necesario el trabajo homogéneo y conjunto de autoridades, funcionarios y servidores municipales, lo cual

permitirá una **TOMA DE DECISIONES** eminentemente técnica, oportuna y adecuada.
(Limaya, 2007)

1.3.7. La unidad de transportes y ordenamiento vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao

De acuerdo a lo que establece la ley orgánica de municipalidades, concordante con lo que señala el inciso G del artículo 108 del reglamento de organización y funciones (ROF) en toda entidad municipal debe existir plenamente una organización, coordinación y ejecución sobre la materia del proceso de fiscalización que recae en el transporte público urbano, seguridad vial y tránsito.

1.3.8. Organigrama estructural



1.3.9. Unidad de transporte y ordenamiento vial

Este órgano municipal es una entidad administrativa que depende funcionalmente y sobre todo jerárquicamente de la gerencia de defensa local de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao, en tal sentido dicha unidad por medio de su personal se encuentra facultada para ejercer funciones de control y ejecución sobre el transporte público especial.

▪ **Misión:**

De acuerdo a lo que señala la estructura de la unidad de transporte y ordenamiento vial, esta tiene como misión mostrarse como una institución que genera el desarrollo y la seguridad del distrito, lo cual lo realiza a través del perfeccionamiento del transporte público urbano. Dicha misión está orientada a satisfacer las necesidades de la población en cuanto a poder transportarse de manera segura por diferentes lugares de la comunidad.

▪ **Visión:**

La visión que representa esta unidad administrativa denota en la intención de poder obtener dentro del distrito un mecanismo de transporte que se muestre como una actividad formal, eficiente y sobre todo segura, que sea de fácil acogimiento por la población, permitiendo generar consenso entre los usuarios y transportista con la finalidad de poder recortar la comisión de accidentes de tránsito.

▪ **Objetivos:**

- Unos de los objetivos que representa esta institución es la de poder implementar a largo plazo la modernización de un sistema de transporte controlado, permitiendo con ello generar un estudio de la materia para poder viabilizar las rutas para una mayor articulación.
- Un segundo objetivo que se traza esta institución es poder lograr en el tiempo que se genere una mayor circulación de los vehículos, permitiendo el descongestionamiento de las vías de acceso a los puntos básicos de la población y sobre todo la utilización de un servicio de manera segura.
- Esta institución evidencia como tercer objetivo identificar las zonas seguras para la prestación del servicio, dotando a los conductores de mecanismos que permitan brindar un servicio de calidad y seguridad.

▪ **Funciones:**

- a) La unidad de transporte y ordenamiento vial, tiene como una función primordial estructurar un plan operativo sobre el transporte público dentro de su jurisdicción.
- b) Otra de las funciones que prestan esta institución es poder generar consenso en la población, realizando actividades que permitan encaminar adecuadamente a los usuarios y transportistas.

- c) Esta unidad pretende generar un estudio de campo para poder con ello conseguir al corto tiempo un control adecuado y planificado sobre el transporte dentro de su jurisdicción.
- d) Otra de las funciones primordiales que representa esta institución es poder generar actividades acordes al control adecuado del otorgamiento de autorizaciones de circulación sobre las vías de la jurisdicción del distrito.

1.3.10. Análisis de la Ley N°27972 – Ley Orgánica de Municipalidades.

De acuerdo a lo que establece el artículo 73 (Materias de Competencia Municipal) de la citada ley, todas las instituciones gubernamentales teniendo en cuenta su condición de municipalidad ya sea distrital o provincial deben ejercer sus competencias territoriales de acuerdo a lo que establece el mandato normativo, desarrollando sus funciones detalladas en el capítulo II del presente título; es decir estas entidades ediles representan un carácter de exclusividad sobre las siguientes materias:

- Renovación urbana.
- Tránsito, circulación y
- Transporte Público
- Entre otros.

En tal sentido estas instituciones administrativas presentan la obligación de poder generar una estructura funcional para el correcto desarrollo del servicio público jurisdiccional, permitiendo con ello consolidar a la institución dentro del cumplimiento adecuado de sus atribuciones.

1.3.11. Funciones específicas Municipales

De acuerdo a lo que establece el artículo 74 de la ley orgánica de municipalidades concordante con la ley base de la descentralización, las entidades municipales tienen por función exclusiva y en ocasiones en forma conjunta, desarrollar, normar, controlar y sobre todo fiscalizar todo lo concerniente a sus competencias, aplicando adecuadamente su procedimiento funcional.

1.4 Formulación del problema

¿De qué manera el fortalecimiento del proceso de fiscalización de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial ayudara a reducir la informalidad del transporte público especial en el Distrito de Santiago de Cao en el año 2017?

1.5 Justificación del estudio

1.5.1. Teórica

La presente investigación científica está encaminada a identificar los problemas que enfrenta la institución municipal a través de su órgano encargado de efectuar el proceso de fiscalización sobre el transporte público especial dentro de su jurisdicción, en consecuencia, se ha apreciado claramente la vulneración a la Ley N°27189 – Ley de transporte público especial en vehículos menores motorizados.

1.5.2. Metodológica

La presente investigación científica se representa por el método hermenéutico, el cual ha sido el puente que ha permitido interpretar adecuadamente la normatividad existente en nuestro ordenamiento jurídico. Este método utilizado ha permitido además al investigador generar instrumentos que permitan determinar adecuadamente la problemática que afronta el transporte público especial motorizado dentro de la jurisdicción del distrito de Santiago de Cao.

1.5.3. Práctica

La investigación científica pretende ofrecer una propuesta normativa, permitiendo a través de ella fortalecer el proceso de fiscalización que se desarrolla dentro del distrito de Santiago de Cao, en tal sentido se ha evidenciado la creación de una norma complementaria (Ordenanza Municipal) como instrumento de solución al problema que se viene suscitando.

1.5.4. Relevancia

La relevancia de la presente investigación científica radica en que ha permitido al investigador detectar los problemas del proceso de fiscalización ejercidos por el órgano competente de la municipalidad distrital de Santiago de Cao sobre los vehículos menores motorizados, permitiendo además determinar cuál importante es generar un fortalecimiento de dicho proceso fiscalizador, todo ello con el afán de poder controlar uno de los problemas principales de dicha actividad como lo es la informalidad.

1.5.5. Contribución

La contribución que orienta la presente investigación científica es generar una propuesta con relevancia jurídica, permitiendo con ello el fortalecimiento del proceso de fiscalización ejercido sobre los vehículos menores motorizados del distrito de Santiago de Cao. Todo ello con la finalidad de poder beneficiar a la población en su conjunto, pues se pretende generar un servicio de calidad que denote sobre todo seguridad.

1.6 Hipótesis

Existen muchos autores que sitúan a la hipótesis de una investigación como una solución puramente tentativa o algo que se ha de dar, por cierto.

(Palacios, 2016) Menciona que: “Técnicamente, hipótesis es un enunciado, descriptivo, explicativo o predictivo que da respuesta momentáneamente a un problema científico; es una proposición, conjetura verosímil que establece que requiere verificación o demostración”.

(Tamayo, 2008) hace alusión que: “Básicamente, hipótesis es una prospera solución a la problemática que se plantea en relación a los hechos suscitados. su importancia se refleja en la conexión que existe en determinar los hechos y explicar por qué se suscitan”

La hipótesis que se desarrolló en la presente investigación está plasmada de la siguiente manera:

Si ayudará a reducir la informalidad del transporte público especial en el Distrito de Santiago de Cao siempre y cuando se fortalezca el proceso de fiscalización de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial, teniendo en cuenta la implementación de

una Ordenanza Municipal que contenga aspectos de planificación y se desarrolle el plan anual de fiscalización.

1.7 Objetivos del trabajo

1.7.1. Objetivo general

Determinar de qué manera es posible el fortalecimiento del proceso de fiscalización de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial para reducir la informalidad del Transporte Público Especial Motorizado en el Distrito de Santiago de Cao en el año 2017.

1.7.2. Objetivos específicos:

1. Describir el proceso de fiscalización del Transporte Público Especial Motorizado de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao en el año 2017.
2. Analizar las deficiencias del proceso de fiscalización del Transporte Público Especial Motorizado de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao en el año 2017.
3. Explicar la importancia del fortalecimiento del proceso de fiscalización del Transporte Público Especial Motorizado de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao en el año 2017.
4. Analizar los factores que permiten el desarrollo de la informalidad en el transporte público especial motorizado en el distrito de Santiago de Cao en el año 2017.
5. Mejorar el proceso de fiscalización de la Unidad de Transporte Y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao para reducir la informalidad en el Transporte Público Especial Motorizado en el año 2017.

II. MÉTODO

2.1. Diseño de investigación

(STAKE, 1998) señala que: “el diseño de investigación es el análisis de lo particular y sobre todo la dificultad de un hecho concreto, pues de ello se desprende la importancia de comprender una actividad”.

En tal sentido se debe destacar que la metodología aplicada al caso en concreto fue en base al fenómeno social, jurídico y educacional. Permitiendo con ello identificar los tres tipos de estudios particularmente, tales como:

- **Intrínseco:** Lo que busca este estudio es llegar a conocer la relevancia de la información, por motivos de realizar una investigación. En tal sentido varios autores denominan a esta actividad como instrumental.
- **Instrumental:** Este estudio pretende analizar un caso en concreto, permitiendo a través de ello generar elementos interesantes que permitan observar y sobre todo poder entender una problemática.
- **Colectivo:** Este tipo de estudio se centra básicamente en diversos casos con situaciones o problemáticas similares, evidenciando la actuación de diferentes personalidades (familiar, personas, empresas, etc.). En tal sentido lo que persigue es usar cada situación como instrumento para poder con ello conocer el caso en concreto.

(Baptista, 2007) establece los diseños de estudio en: “Experimental, como aquellos que son aplicables en el campo de las ciencias médicas; No experimental, el cual implica analizar un hecho en un determinado momento, como por ejemplo el de estudiar un caso por medio del tiempo”.

Se debe precisar que existen autores que clasifican los tipos de estudio en base a sus conocimientos y/o experiencias adquiridas, en tal sentido en cada caso en concreto el tipo de estudio se verá reflejado en un diseño metodológico estructurado.

2.2. Variables y Operacionalización:

(Josefa, 2016) Señala que: “En una investigación científica la variable es toda aquella cualidad y/o atributo que presentan las instituciones, objetos y personas, el mismo que permite expresar continuamente las magnitudes”. Así mismo señala que: “La Operacionalización es un proceso que consiste en identificar y transformar las variables teóricas o abstractas de las hipótesis de trabajo en variables intermedias o dimensiones, mediante una dimensión operacional y luego en variables empíricas o indicadores”.

Cuadro N°1

Variables	Conceptualización	Dimensiones	Indicadores	Técnicas e instrumentos
FORTALECIMIENTO DEL PROCESO DE FISCALIZACIÓN	Es una forma dimensionada que permite reestructura una serie de actividades establecida por parámetros normativos, en tal sentido se pretende generar una estructura consolidada que permita superar y/o erradicar problemas que presenten las instituciones públicas o privadas.	DESARROLLO DEL PROCESO DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL.	Estructura, Regularización, Planificación y Ejecución adecuada de la potestad.	<ul style="list-style-type: none"> - Entrevista formal. - Observaciones - Análisis de Documentos.
		DEFICIENCIAS DEL PROCESO DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL.	Orígenes, Factores administrativos, factores normativos.	<ul style="list-style-type: none"> - Entrevista formal. - Análisis de documentos
		IMPORTANCIA DEL FORTALECIMIENTO DEL PROCESO DE FISCALIZACIÓN	Relevancia, desarrollo estructurado, resultados.	<ul style="list-style-type: none"> - Entrevista formal. - Análisis de documentos.

INFORMALIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL.	La informalidad de una actividad deriva del comportamiento de las personas que lo realizan y sobre todo de las instituciones que la controlan o fiscalizan. En tal sentido se puede mencionar que dicha informalidad se muestra como un detractor de la seguridad vial.	DESARROLLO DE LA INFORMALIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL.	Orígenes, causas, consecuencias, desarrollo de los factores y niveles.	<ul style="list-style-type: none"> - Entrevista formal. - Encuestas. - Observaciones.
		MEJORAR EL PROCESO DE FISCALIZACIÓN.	Iniciativa normativa, superación de obstáculos, regulación de la materia, resultados favorables.	<ul style="list-style-type: none"> - Entrevista formal. - Observación. - Encuestas.

2.3. Población y muestra

(Paitan, 2016) Señala que: “Aquí se presenta la población total o población objetiva, y la población accesible u operacional del universo de estudio, así como la muestra. La población total es referencia y la población operacional o accesible es la población con la que se va trabajar”.

- El presente estudio tiene como población y Muestra:

Cuadro N° 2

Población y Muestra del Sector Transporte Público -Especial.

Sujetos	Población	Muestra
Mototaxistas del Distrito de Santiago de Cao	350	(10%) = 35
Jefe de La Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao. Dr. Amador Neira Sifuentes – Especialista en Gestión Pública.	1	1
Jefe de Sección de Transito –SIAT- Distrito de Santiago de Cao. PNP. Piero Galiani Chahua Huamani	1	1
Sub Gerente de transporte del Gobierno Regional de transportes y comunicaciones de la Libertad. Dra. Edith Chuco Gutiérrez	1	1
Sub Gerente de seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Trujillo. Lic. Juan Neiser Rodríguez	1	1
Especialista en Derecho Administrativo. Dr. Rómulo Monteverde Cabrera	1	1

2.4. Técnicas e instrumentos

- **Análisis de Documentos:** Para (Ñaupas, 2016) “Es la técnica fundamental en la investigación documental o investigación bibliográfica. Consiste en la selección de documentos, análisis externo e interno de documentos, correspondientes a las fuentes secundarias constituidas por libros impresos o electrónicos, tesis de maestría o doctoral, informes de investigación, diccionarios jurídicos, ponencias, códigos, leyes, (...), etc.”

En este estudio científico se ha realizado análisis de:

- Leyes (transporte público especial en vehículos motorizados, transporte público General, Ley Orgánica de Municipalidades y otros).
 - Reglamentos.
 - Expedientes Administrativos.
 - Ordenanzas Municipales.
 - Reglamentos y manuales internos propios de la municipalidad.
 - Entre otros.
- **Entrevistas:** (Delgado, 2016) señala que “Este instrumento es una forma directa de conversación entre dos o más agentes (entrevistador y entrevistado), permitiendo a la parte interesada obtener la información adecuada que le ayude a fortalecer el estudio de un caso en concreto, así como también permitiéndole con ello sostener adecuadamente la hipótesis de su investigación”.
 - **Estadística:** (Delgado, 2016) señala que: “Este mecanismo permite al autor cuantificar o cualificar los datos recogidos en el estudio de su investigación, para finalmente establecer índices porcentuales en gráficos y tablas estadísticas con una sencilla y sostenida interpretación”.

Debemos precisar que la recolección de la información obtenida en la presente investigación fue por medio de la encuesta.

2.4.1. Instrumentos.

- **Guía de entrevista**, la cual fue aplicada en su conjunto a los funcionarios de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao, al Jefe de Sección de Transito –SIAT- Distrito de Santiago de Cao, Sub Gerente de Transporte del Gobierno Regional de Transportes y comunicaciones de la Libertad, Sub Gerente de Seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Trujillo y al Especialista en Derecho Administrativo.
- **Encuesta**, la cual fue aplicada al 10% de la población de mototaxistas que existen dentro del Distrito de Santiago de Cao, para lo cual se procedió a la elaboración de la Escala de Likert.

- **Cuadros, Tablas y Gráficos Estadísticos** mediante el cual se ha evidenciado los resultados obtenidos a la ejecución de los citados instrumentos.

2.5. Métodos de análisis de datos

Las técnicas que han sido utilizadas en el presente estudio están dadas por la lógica proposicional. Así mismo debemos señalar que se ejecutaron los métodos inductivos deductivos, con las técnicas y procedimientos necesarias. En tal sentido se ha aplicado la Escala de Likert.

(Paitan, 2016) señala que: “Para ejercer adecuadamente en una investigación análisis de datos de un proceso cuantitativo, como primer orden se tiene que recoger la información necesaria para posteriormente poder analizarla teniendo en cuenta un orden lógico, tal como: análisis de seguridad y veracidad, entre otro”.

Ahora bien, debemos señalar que los datos obtenidos de la utilización de instrumentos, se ejecutó en Excel, todo ello con la finalidad de poder procesar dichos datos, así como generar cálculos que obtener información útil para la investigación.

2.6. Aspecto ético

Esta investigación se ha regido por actos de formalidad y de índole cualitativa-cuantitativa, en tal sentido se ha adoptado una estructura debida con acoplamiento de información en base a las normas APA respetando con ello el uso adecuado de la información sin vulnerar la propiedad intelectual. Así mismo, estableció parámetros de responsabilidad y de respeto sobre las opiniones concedidas por los entrevistados.

Cabe precisar además que al desarrollo de la investigación se tuvo en cuenta pautas de observancia bibliográfica y cada recomendación otorgada por el asesor asignado; es por ello que se debe señalar que el aspecto ético radica en la realización de un trabajo adecuado que siga los lineamientos de toda investigación, así como la ejecución adecuada de los instrumentos que se encuentren al alcance del investigador.

III. RESULTADOS

3.1. Descripción de resultados

La investigación científica realizada ha tenido como objetivo el determinar si resulta necesario fortalecer el proceso de fiscalización que realiza el órgano competente de la municipalidad distrital de Santiago de Cao a través de la creación e implementación de una norma complementaria (Ordenanza Municipal) que ayude a reducir la informalidad del transporte público especial motorizado dentro del distrito en el año 2017. Cabe mencionar que toda la información ha sido contrastada con la aplicación de instrumentos de la entrevista con expertos, el cual arrojó como resultado los siguientes que paso a exponer a continuación:

➤ **Sobre describir el proceso de fiscalización ejercido por la unidad de transporte y ordenamiento vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao en el año 2017:**

De acuerdo con lo planteado por el objetivo N° 01 sobre describir el proceso de fiscalización del Transporte Público Especial Motorizado de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao en el año 2017. Se utilizó el instrumento de entrevista aplicada a dos especialistas en el tema, específicamente la pregunta N° 1.3 se encuentra vinculado con el objetivo bajo descripción arrojando el siguiente resultado:

PREGUNTA N° 1.3	¿Diga Usted cómo la Unidad de Transportes y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao, desarrolla el proceso de fiscalización del transporte público especial dentro del distrito de Santiago de Cao?	
ESPECIALISTAS	Jefe de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao	Jefe de Sección de Transito – SIAT- Distrito de Santiago de Cao
RESPUESTAS	A la fecha la unidad de transportes viene controlando de manera deficiente todo lo concerniente al transporte público en mototaxi, pues no existe por parte de la Municipalidad un cronograma que	Básicamente tengo conocimiento que la fiscalización está comprendida por un procedimiento establecido por Ley, es decir Supervisión, Detección de Infracciones e

	<p>permita al fiscalizador actuar de manera conjunta con el serenazgo y la Policía Nacional y con ello efectuar su función de fiscalización, pues cabe mencionar que a la fecha dentro del distrito existe mucha informalidad en este sector.</p> <p>La fiscalización está comprendida básicamente por el procedimiento establecido por Ley.</p>	<p>Imposición y Ejecución de Sanciones.</p> <p>Del tiempo que me vengo desempeñando en el cargo dentro del Distrito de Santiago de Cao, he podido observar que la fiscalización por parte de la municipalidad es muy precaria, no tienen en si un cronograma o un plan que los ayude a ejecutar de manera adecuada esta potestad.</p>
--	--	---

Comentario:

De los dos expertos entrevistados, el primero manifiesta que el proceso de fiscalización que se desarrolla dentro del distrito de Santiago de Cao es deficiente ya que no existe por parte de la Municipalidad un cronograma que permita al fiscalizador actuar de manera conjunta con el Serenazgo y la Policía Nacional para poder efectuar su función de fiscalización, pues menciona además que existe mucha informalidad en este sector. El segundo entrevistado señala que el proceso de fiscalización que se desarrolla dentro del distrito es muy precario, no se tiene en si un cronograma o un plan que los ayude a ejecutar de manera adecuada esta potestad. Así mismo ambos coinciden básicamente que el proceso de fiscalización que ejecuta esta entidad edil a través de su órgano competente está comprendido por una estructura procedimental establecida en la ley.

▪ **Análisis de las leyes vigentes en el país:**

Con respecto al objetivo N° 01, sobre describir el proceso de fiscalización del transporte público especial motorizado de la unidad de transporte y ordenamiento vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao en el año 2017, se ha utilizado para ello como instrumentos (03) Leyes que estructuran el proceso de fiscalización del transporte público, con el fin de conocer cuál es el procedimiento adecuado por el cual se viene desarrollando el proceso de fiscalización, llegándose a los siguientes resultados:

<p>El Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados - Decreto Supremo N° 055-2010-MTC</p>	<p>Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre - Ley N° 27181</p>	<p>Reglamento Nacional de Vehículos - Decreto Supremo N° 058-2003-MTC</p>
<p>Artículo 4.- Competencia de las Municipalidades Distritales La competencia de las Municipalidades Distritales comprende las siguientes facultades: C) De fiscalización: <u>Realizar las acciones fiscalizadoras del Servicio Especial mediante la supervisión, detección de infracciones, imposición y ejecución de sanciones por incumplimiento de las disposiciones que regulan dicho servicio dentro de su jurisdicción.</u></p>	<p>Artículo 13.- De la competencia de fiscalización: <u>La cual está dada por la supervisión, detección de infracciones, la imposición y ejecución de sanciones por incumplimiento de las normas vigentes que guardan relación con el transporte terrestre.</u></p>	<p>Artículo 46.- Alcances de la fiscalización: <u>La fiscalización del cumplimiento de los pesos y medidas vehiculares comprende la supervisión y detección de infracciones, así como la imposición y ejecución de sanciones, conforme a lo previsto en el presente Reglamento, sus normas conexas y complementarias.</u></p>

Comentario:

Como podemos observar en las (03) leyes analizadas, podemos rescatar que el proceso de fiscalización que desarrolla un gobierno local (Distrital), está comprendida básicamente por la supervisión, detección de infracciones, imposición y ejecución de sanciones, lo cual viene hacer de manera exacta la descripción por la cual la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao a través de su órgano competente se rigen para ejecutar su potestad fiscalizadora sobre los vehículos mototaxis que operan dentro del distrito, normatividad que se viene incumpliendo.

En conducencia el resultado del primer objetivo es el siguiente:

Que, las entidades municipales (Municipalidades Distritales) en el ámbito de su jurisdicción sobre la aplicación del proceso de fiscalización del servicio de transporte público especial lo desarrollan de acuerdo al procedimiento que establece la Ley. Hemos logrado identificar que el proceso de fiscalización que ejerce la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao está dado por la supervisión, detección de infracciones, imposición y ejecución de sanciones, el mismo que es deficiente además que se ejerce de manera precaria pues se evidencia una serie de deficiencias que aquejan a la autoridad municipal al momento de ejercer su potestad fiscalizadora, además de esta lo desarrolla precariamente, lo cual está generando una serie de problemas a la autoridad administrativa y a los ciudadanos que optan por la prestación de este servicio.

Esta estructura procedimental de fiscalización no está siendo cumplida, pues existe vulneración a las leyes que regulan esta materia por parte de la autoridad administrativa.

➤ **Sobre analizar las deficiencias del proceso de fiscalización ejercido por la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao en el año 2017:**

De acuerdo con lo planteado por el objetivo N° 02 sobre Analizar las deficiencias del proceso de fiscalización del Transporte Público Especial Motorizado de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao en el año 2017, se utilizó el instrumento de entrevista aplicada a Tres especialistas en el tema, específicamente la pregunta N° 2.1 se encuentra vinculado con el objetivo bajo descripción arrojando el siguiente resultado:

<p align="center">PREGUNTA N° 2.1</p>	<p>¿Desde su perspectiva sabe Usted cuales son las deficiencias que presenta los gobiernos locales (Municipalidad Distrital de Santiago de Cao) al momento de ejecutar el proceso de fiscalización sobre el transporte público especial?</p>		
<p align="center">ESPECIALISTAS</p>	<p align="center">Jefe de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao</p>	<p align="center">Sub Gerente de Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Trujillo.</p>	<p align="center">Sub Gerente de Transporte del Gobierno Regional de Transportes y Comunicaciones de la Libertad</p>
<p align="center">RESPUESTAS</p>	<p>Entre las deficiencias tenemos que no se cuenta con muchos inspectores municipales, no existen programas de capacitación para los conductores mototaxistas e inspectores municipales, no existe un plan para señalización adecuada de las vías públicas, no hay un plan para establecer adecuadamente los paraderos formales dentro del distrito, no se tiene un registro actualizado sobre los vehículos menores que operan dentro del distrito, no existe un cronograma o plan anual de fiscalización del transporte público especial. Pero sobre todo una de las deficiencias que aquejan a esta municipalidad es la falta</p>	<p>Claro que, si conozco, en la actualidad los gobiernos locales presentan muchas deficiencias respecto a la ejecución de su potestad fiscalizadora, entre ellos tenemos que muchas veces estos no tienen adecuadamente un plan de acción, no existe una planificación, y sobre todo no cuentan con un plan anual de fiscalización, pues esto les sirve básicamente como un cronograma de fechas para la ejecución obligatoria del proceso de fiscalización, bajo</p>	<p>Existen muchas deficiencias por parte de las municipalidades provinciales y distritales respecto al ejercicio de su potestad fiscalizadora, entre ello tenemos que los inspectores de tránsito no están debidamente capacitados, o en su mayoría los gobiernos locales no cuentan con un gran número de estos, también tenemos que no existe la tecnología implementada dentro de las municipalidades, no hay un plan anual que ayude a los gobiernos locales ejercer de manera coherente, coordinada y de manera conjunta con la autoridad Policial el acto de fiscalización.</p>

	<p>de fiscalización que existe en sí misma, ya que durante el periodo 2017-2018 no ha habido fiscalización. Esto afecta gravemente al distrito de Santiago de Cao, ya que por falta de acción de la municipalidad existe mucha informalidad en el sector transporte en mototaxi.</p>	<p>responsabilidad administrativa. No es un tema ajeno a nuestra realidad que dentro de las poblaciones alejadas a las grandes ciudades no existe básicamente fiscalización por parte de los gobiernos municipales, lo cual vendría hacer una de las principales deficiencias que se muestran en un proceso de fiscalización.</p>	
--	--	---	--

Comentario:

De los tres entrevistados, dos de estos coinciden que una de las deficiencias del proceso de fiscalización es la misma no ejecución de esta sobre el transporte público especial. Así mismo todos coinciden que las deficiencias son múltiples, pues el primer entrevistado señala que una de las deficiencias está dada por falta de personal de inspectores de tránsito, porque no hay un plan para establecer adecuadamente los paraderos formales dentro del distrito; el segundo entrevistado resalta que la deficiencia está dada porque no existe una adecuada planificación, y el tercer entrevistado señala que se da por falta de capacitación y tecnología.

Pero sobre todo lo que los tres entrevistados manifiestan de manera conjunta que la deficiencia está dada ya que no existe un plan anual de fiscalización que ayude a ejercer de manera adecuada la potestad fiscalizadora sobre el transporte público (mototaxis).

➤ **Análisis de expedientes administrativo:**

Con respecto al objetivo N° 02, sobre Analizar las deficiencias del proceso de fiscalización del Transporte Público Especial Motorizado de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao en el año 2017, se ha utilizado para ello como instrumento el análisis de (07) expedientes administrativos que regulan el proceso de fiscalización del transporte público Especial, con el fin de conocer cuáles son las deficiencias de del proceso de fiscalización, llegándose a los siguientes resultados:

EXPEDIENTES ADMINISTRATIVOS	CONTENIDO	ANÁLISIS
1. N° 7524-2007-MDSC	<p>Contiene el Decreto de Alcaldía N° 01-2007-MDSC, de fecha 15 de mayo del 2007, la cual señala en el artículo primero la ubicación de los mototaxis en los paraderos autorizados, tales como: “1.4.- Paradero ubicado en la esquina de la calle real con la calle ferrocarril, junto al centro educativo Olga Pereda Noriega, y una distancia de 20 metros de la puerta de entrada. Paradero ubicado en la Av. Santa Elena, pasando el Centro Educativo Sagrado Corazón de Jesús y a una distancia de 10 metros de la puerta de entrada, ingreso por el lado izquierdo”.</p>	<p>Que, el presente expediente administrativo contiene un estudio sobre la ubicación territorial de los paraderos consignados aptos para las mototaxis que operan dentro del distrito de Santiago de cao, evidenciándose que existe un grave error por parte de la autoridad administrativa al consignar los paraderos a 10 y 20 metros de las puertas de los centros educativos, aun cuando ha advertido mediante informe N° 00234-2007-MDS que se han suscitados actos delictivos como secuestros y violaciones por medio de estas unidades vehiculares a estudiantes de los diferentes centros educativos que existen dentro del distrito.</p>

<p>2.N° 6622-2011-MDSC</p>	<p>Contiene la Ordenanza Municipal N° 005-2011-MDSC, de fecha 04 de octubre del 2011, la cual señala en el capítulo III Art. 12 “Disponer que la entidad edil, a través de la jefatura de transporte y la autoridad policial en la jurisdicción territorial de las comisarias del Distrito de Santiago de Cao, realice constantes operativos de fiscalización y regulación principalmente del servicio de transporte en vehículos menores informales”</p>	<p>Del estudio de este expediente administrativo se puede verificar que durante el periodo 2011 al 2017 no ha existido dentro del distrito de Santiago de Cao constantes operativos de fiscalización y regularización del transporte en vehículos menores informales, ni mucho menos ha existido una coordinación de manera conjunta con la Policía Nacional del Perú para controlar este servicio. Se evidencia un desinterés por parte de las autoridades administrativas de querer fiscalizar.</p>
<p>3.N° 6512-2012-MDSC</p>	<p>Contiene la Ordenanza Municipal N° 013-2012-MDS, de fecha 19 de Setiembre del 2012- La cual señala en el Título II, Art. 6° “Que la Oficina de Transportes de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao brindara un curso de formación y capacitación integral al personal destinado a ejercer las funciones de inspector Municipal de Transporte”</p>	<p>Del estudio del presente expediente administrativo se logra verificar que existe una grave deficiencia por parte de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial, al no haber efectuado o desarrollado algún curso de formación y capacitación integral a los inspectores de transporte, ya que se puede observar que muchos de estos desconocen por completo cual es el procedimiento de fiscalización.</p>
<p>4.N° 04462-2017-MDSC</p>	<p>Contiene la Ordenanza Municipal N° 017-2017-MDSC, de fecha 23 de octubre del 2017, Que prohíbe el estacionamiento de vehículos</p>	<p>Que, de acuerdo al informe N° 002-2017-MDSC, emitido por la Sub Gerencia de Transportes y Ordenamiento Vial, se llega a determinar que existe saturación</p>

	<p>motorizados y no motorizados en zonas declaradas rígidas.</p>	<p>de las vías principales de acceso a la localidad por parte de los vehículos mototaxis que obstaculizan el tránsito libre, recomendando se prohíba el estacionamiento de estos vehículos en zonas rígidas. Si bien esta ordenanza pretende regularizar la circulación del transporte por las vías públicas, estas no se han cumplido, ya que esta ordenanza municipal no es de fácil acceso al transportista (no se encuentra colgada en el TUPA, ni mucho menos ha sido publicitada). Y porque no se fiscaliza constantemente estas zonas.</p>
<p>5.N° 04236-2017-MDSC</p>	<p>Contiene el oficio N° 004-2017-UDT-MDSC, de fecha 04 de abril del 2017, “La cual coordina con el Jefe de Sección Tránsito – SIAT, y solicita apoyo de unidades vehiculares para el día 23 de mayo del 2017 a horas 6:00 pm, para efectuar fiscalización de los mototaxis que circulan dentro del distrito”</p>	<p>Sobre este expediente si bien se pretendió en el año 2017 fiscalizar la prestación del servicio de transporte en mototaxi, esta nunca se llegó a realizar, pues se cursó la carta N° 003-2017-SIAT/PNP CAR. SC de fecha 25 de mayo del 2017 por medio de la autoridad policial a la Unidad de Transportes, con el fin de poner en conocimiento que el proceso de fiscalización no se pudo realizar porque según difiere el inspector de tránsito no se cuenta con las actas de intervención y papeletas de tránsito por descuido del área logística.</p>

<p>6.N° 1802-2017-MDSC</p>	<p>Contiene la Resolución de la Sub Gerencia de Transportes N° 0023-17-MDSC. “La cual resuelve dejar sin efecto la papeleta de transito N° 0183-2017, de fecha 20 de agosto del 2017 y salida inmediata del depósito municipal. Papeleta que fue interpuesta contra el conductor del vehículo de placa de rodaje MD-2073, Marca Honda, Por haber incurrido en falta grave al reglamento de tránsito al no contar con el tablero de circulación, y el chasis del mototaxi se encuentra en gran parte deteriorado”.</p>	<p>El presente expediente administrativo se creó por intervención del inspector municipal al vehículo de placa de rodaje N° MD-2073, Marca Honda, cuando se encontraba estacionado al frente de la sección de Serenazgo en la parada Luis Alberto Sánchez. El inspector advirtió que el vehículo menor no tenía tablero de circulación y que el chasis del mototaxi estaba deteriorado, lo cual ponía en peligro a la ciudadanía, procediendo a levantar el acta N° 000245-2017e imponer la papeleta de tránsito y ante la negativa del conductor se procedió a llevar al vehículo al depósito municipal. Se dio inicio a un procedimiento administrativo.</p> <p>El administrado presento descargos manifestando que “el inspector miente, pues se les explico que se tenía un tablero nuevo y que entro al mercado a comprar unos pernos para instalarlo, nunca se comportó agresivo con la autoridad no existe prueba de ello, solo el acta que sanciona injustamente, el vehículo está en reparación y no está prestando el servicio, se actúa con el ánimo de sancionar”.</p>
-----------------------------------	--	--

		<p>La Administración resolvió dejar sin efecto la papeleta de tránsito y la salida inmediata del depósito municipal del vehículo retenido pues su fundamento principal fue porque el inspector no acreditó de manera adecuada la comisión de la infracción, dando a entender por falta de fotografías, cámaras u otros medios tecnológicos.</p>
<p>7.N° 2504-2018-MDSC</p>	<p>Contiene el Oficio Múltiple N° 007-2018-UDT-MDSC, de fecha 05 de Junio del 2018, “La cual cita a las asociaciones de mototaxistas a una reunión de coordinación sobre la situación de vehículos mototaxis para el día 07 de junio del 2017 a horas 09:00 de la mañana, en los locales de la institución municipal (Casa de la Cultura – Cartavio)”.</p>	<p>Sobre este expediente la autoridad administrativa ha pretendido reestructurar el transporte en mototaxi dentro del distrito con intervención de las asociaciones de mototaxis. Esta reunión no se logró llevar a cabo porque no existió una adecuada planificación de la reunión, pues a la fecha el local estaba destinado para el taller de costura que dictaba el área de Gestión Humana de la Empresa Azucarera Cartavio SA, y sobre todo las asociaciones de mototaxistas respondieron su no participación por el corto plazo en que se les comunicó, ya que tenían programada otras actividades.</p>

Comentario:

Como se observan en los expedientes administrativos analizados, podemos rescatar que los individuos involucrados en el proceso de fiscalización y las ordenanzas municipales, decretos de alcaldía y otros documentos que se emitieron luego de haberse realizado un estudio o a ver seguido un adecuado procedimiento administrativo, se llegó a determinar que las deficiencias del proceso de fiscalización son múltiples, pues de los dos primeros expedientes administrativos se puede apreciar que las deficiencias del proceso de fiscalización son por causas de una mala ubicación de los paraderos de mototaxis, pues no se llega a controlar la informalidad en sí misma y por la falta de realización de operativos de fiscalización. De igual forma del tercer, cuarto y quinto expediente administrativo se puede apreciar que las deficiencias del proceso de fiscalización son por causas de la no capacitación a los inspectores de transporte, por falta de fiscalización en los lugares donde están prohibidas el estacionamiento de mototaxis y porque existe falta de voluntad por parte de la autoridad en querer fiscalizar constantemente y de manera adecuada. Así mismo del sexto y séptimo expediente administrativo se logra apreciar que las deficiencias de la fiscalización son por causas de no conocer lo que establece la ley competente por parte de los autores del proceso de fiscalización, por carencia de tecnología y por falta de planificación al querer reestructura el transporte en mototaxi con participación de las asociaciones que existen en el distrito.

En conducencia el resultado del segundo objetivo es el siguiente:

Las deficiencias del proceso de fiscalización son múltiples, pues está dada por la falta de personal de inspectores de tránsito, porque no hay un plan para establecer adecuadamente los paraderos formales dentro del distrito; porque no existe una adecuada planificación, por falta de capacitación y tecnología, mala ubicación de los paraderos de mototaxis, por la falta de realización de operativos de fiscalización, la no capacitación a los inspectores de transporte, por falta de fiscalización en los lugares donde están prohibidas el estacionamiento de mototaxis, falta de voluntad por parte de la autoridad en querer fiscalizar constantemente y de manera adecuada, no conocer lo que establece la ley competente por parte de los autores del proceso de fiscalización y por la falta de planificación al querer reestructura el transporte en mototaxi con participación de las asociaciones que existen en el distrito. Lo cual se evidencia claramente en el distrito de Santiago de Cao.

➤ **Sobre explicar la importancia del fortalecimiento del Proceso de Fiscalización del Transporte Público Especial Motorizado de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao en el año 2017:**

De acuerdo con lo planteado por el objetivo N° 03 sobre explicar la importancia del fortalecimiento del proceso de fiscalización del Transporte Público Especial Motorizado de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao en el año 2017, se utilizó el instrumento de entrevista aplicada a Tres especialistas en el tema, específicamente la pregunta N° 3.3 se encuentra vinculado con el objetivo bajo descripción arrojando el siguiente resultado:

PREGUNTA N° 3.3	¿Cree usted que los gobiernos locales (Municipalidad Distrital de Santiago de Cao), deben fortalecer el proceso de fiscalización que ejerce sobre el transporte público especial (mototaxi)? ¿Explique cuál sería su importancia? ¿Qué beneficios de obtendrían de ello?		
ESPECIALISTAS	Jefe de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao	Sub Gerente de Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Trujillo.	Sub Gerente de Transporte del Gobierno Regional de Transportes y Comunicaciones de la Libertad
RESPUESTAS	el proceso de fiscalización está comprendido básicamente por lo que la ley de Transporte establece, soy de la idea que todo gobierno local debe tratar de mejorar o fortalecer este proceso en cuanto a su competencia, pues son muchos los factores que	La fiscalización del transporte público especial es una potestad atribuida a las municipalidades distritales, mediante la cual logran controlar el servicio de transporte en mototaxi. Yo creo que toda municipalidad debe fortalecer el proceso	Si deben fortalecer el proceso de fiscalización, pues no basta actuar solamente con lo que ya se ha establecido por ley, cada gobierno local debe adecuar sus normas de acuerdo a las propias necesidades de su población.

	<p>demuestran las deficiencias sobre este procedimiento.</p> <p>La importancia en si sería que este fortalecimiento ayudaría a la autoridad administrativa competente a ejercer su potestad de fiscalización de manera adecuada, continua, controlando, supervisando y permitiendo el desarrollo del servicio.</p> <p>El beneficio primordial sería que se controlaría y se eliminaría la informalidad dentro del distrito, lo cual sería sumamente ventajoso para la población ya que se viviría en base a la seguridad y a la armonía.</p>	<p>de fiscalización para así poder ejecutarla de la mejor manera posible.</p> <p>Bueno la importancia sería que esto ayudaría a la municipalidad a tener un mejor control sobre la prestación de este servicio dentro de su jurisdicción.</p> <p>Los beneficios serian múltiples, pues se controlaría el servicio, se superaría el tema de la informalidad, se mejoraría incluso la prestación de este servicio para los propios usuarios, pues se brindaría un servicio de calidad, seguridad y confiabilidad.</p>	<p>La importancia sería que, teniendo un proceso fortalecido o mejorado, la fiscalización sobre los mototaxis sería de manera planificada, pues con ello se podrá controlar adecuadamente la prestación de este servicio.</p> <p>El beneficio que se obtendría de este fortalecimiento sería que se superaría todo tipo de problema que aqueje a este servicio, se controlaría su informalidad, se desarrollaría un servicio seguro y confiable, se ejecutaría la fiscalización de la manera más profesional posible y eso mejoraría incluso la imagen institucional de la municipalidad y la gestión que este gobernando.</p>
--	--	---	--

Comentario:

De los tres expertos entrevistados, todos coinciden al explicar que la importancia del fortalecimiento del proceso de fiscalización radica básicamente en que los gobiernos locales en este caso las municipalidades distritales controlarían de manera adecuada la ejecución del servicio del transporte público especial dentro de su jurisdicción, superando el tema de la informalidad, reestructurando la ejecución de este servicio; lo cual resultaría muy beneficioso pues se brindaría un servicio de calidad, seguridad y confiabilidad para todos los usuarios y con ello a la vez se ejecutaría la fiscalización de la manera más profesional posible y continuamente, mejorando incluso la imagen institucional de la municipalidad y la gestión que este gobernando.

En conducencia el resultado del Tercer objetivo es el siguiente:

Que, explicar sobre la importancia del fortalecimiento del proceso de fiscalización es básicamente dar a entender a la autoridad administrativa que es necesario complementar los procedimientos establecidos por ley mediante instrumentos jurídicos internos que sean acorde al espacio, tiempo y lugar en donde se está ejecutando el servicio de transporte público especial. Ello ha de permitir a la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao por medio de su órgano competente ejercer su potestad fiscalizadora de manera eficiente, controlada, continua y planificada, permitiéndole así superar los problemas existentes en el transporte en mototaxi, el cual se muestra como un problema latente por causas de la informalidad.

➤ **Sobre analizar los factores que permiten el desarrollo de la informalidad en el Transporte Público Especial Motorizado en el Distrito de Santiago de Cao en el año 2017.**

De acuerdo con lo planteado por el objetivo N° 04 sobre analizar los factores que permiten el desarrollo de la informalidad en el transporte público especial motorizado en el distrito de Santiago de Cao en el año 2017, se utilizó el instrumento de entrevista aplicada a cuatro especialistas en el tema, específicamente la pregunta N° 4.2 se encuentra vinculado con el objetivo bajo descripción arrojando el siguiente resultado:

PREGUNTA N° 4.2	¿Desde su perspectiva mencione cuales son los factores que permiten el desarrollo de la informalidad en el transporte público especial dentro de una determinada población – distrito de Santiago de Cao?			
ESPECIALISTA	Jefe de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao	Sub Gerente de Transporte del Gobierno Regional de Transportes y Comunicaciones de la Libertad	Sub Gerente de Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Trujillo.	Jefe de Sección Transito – SIAT-Distrito de Santiago de Cao.
RESPUESTA	<p>Dentro del distrito de Santiago de Cao existe mucha informalidad en el sector transporte en mototaxi. Esto se desarrolla básicamente porque:</p> <ul style="list-style-type: none"> - No hay fiscalización por parte de la unidad de transporte y ordenamiento vial, más aún cuando ya se está por terminar la presente gestión, pues se evidencia un total desinterés por parte de los funcionarios de querer controlar el servicio de manera adecuada. - Porque existen muchas deficiencias internas dentro del área de 	<p>Básicamente son:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La carencia en la fiscalización, los problemas que se tienen al momento de fiscalizar. - Muchas veces hay un claro desinterés por parte de la autoridad administrativa en querer regular este servicio. - El desconocimiento de la ley, la autoridad debe saber que existe ya un procedimiento de fiscalización y que por lo tanto se debe actuar en base a ello, sin necesidad de estar complicándose. - Las municipalidades no cuentan con personal capacitado, 	<p>Están los factores administrativos, sociales, culturales, de gestión y económicos, entre otros.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Administrativos, porque hay un desinterés por parte de la autoridad administrativa en querer hacer bien su trabajo, no fiscaliza y si lo hace es de manera deficiente. - Social, porque muchas veces es la misma población que permite la comisión de actos irregulares. - Culturales, porque son los mismos choferes de las unidades vehiculares 	<ul style="list-style-type: none"> - Desinterés por parte de la unidad de transporte en querer fiscalizar. - No se cuenta con un plan de acción. - Hay desconocimiento por parte de la autoridad municipal sobre su potestad fiscalizadora. - No existe un programa de concientización para los conductores de los vehículos mototaxis. - Son muy débiles las sanciones a los conductores que infringen las normas de tránsito. - Los conductores no cuentan con

	<p>transporte, ya que no se cuenta con un plan de fiscalización, no se cuenta con personal idóneo debidamente capacitado, no tenemos identificados a ciencia cierta la cantidad de vehículos informales que operan dentro del distrito, no hay coordinación entre la Municipalidad y la autoridad policial.</p> <p>- Los conductores de los vehículos mototaxis no respetan las normas de tránsito, no cuentan con la debida reglamentación, con permiso de circulación, se estacionan en lugares donde no se han considerado paraderos de mototaxis.</p>	<p>dotados de logística.</p> <p>-No se identifican verdaderamente cuales son los vehículos motorizados que se encuentra inmersos en la informalidad.</p> <p>-No se sanciona a los vehículos informales como debería ser.</p> <p>-Son los mismos conductores de estos vehículos quienes a pesar de conocer que deben contar con una determinada documentación no lo hacen.</p> <p>-El conductor peruano tiene la mala costumbre de querer hacer lo que se le da la gana con respecto al servicio que brinda, pues se estaciona en donde quiere, no paga su AFOCAT, maneja en vías contrarias.</p> <p>-Los conductores utilizan estos vehículos para cometer actos delictivos.</p>	<p>motorizados que buscan estar dentro de la informalidad al no tener la documentación al día, el conductor peruano cree que porque tiene un vehículo este le da derecho a estacionarse o circular por donde se le da la gana.</p> <p>-Gestión, porque la autoridad administrativa más está interesada en otros factores, en quedar bien con su población con su gente.</p> <p>Económicos, porque muchas veces los gobiernos locales no cuentan con presupuesto para realizar la fiscalización, ya que a veces no se tiene dinero para contratar más inspectores de transporte, llevarlos a una capacitación e incluso ha habido casos en donde las</p>	<p>sus documentos al día.</p>
--	---	--	---	-------------------------------

			municipalidades no tenían ni para la gasolina de los vehículos para ir a fiscalizar.	
--	--	--	--	--

Comentario:

De los cuatro especialistas entrevistados, dos de estos coinciden que uno de los factores que permiten el desarrollo de la informalidad en el transporte público especial es porque existen deficiencias administrativas dentro del gobierno local, los otros dos coinciden que uno de los dos factores es por causa de los propios conductores de los vehículos menores al infringir las normas de tránsito. Así mismo todos coinciden que uno de los factores primordiales que permiten el desarrollo de la informalidad es por la falta de fiscalización del servicio y porque no se cuenta con un plan para desarrollarlo adecuadamente.

➤ **Análisis de la Ordenanza Municipal emitida por la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao.**

Con respecto al objetivo N° 04, sobre analizar los factores que permiten el desarrollo de la informalidad en el transporte público especial motorizado en el distrito de Santiago de Cao en el año 2017, se ha utilizado para ello como instrumento el análisis de (01) Ordenanzas Municipales emitidas por la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao, con el fin de evidenciar cuáles son los factores que permiten el desarrollo de la informalidad, llegándose a los siguientes resultados:

ORDENANZA MUNICIPAL	CONTENIDO	ANÁLISIS
<p>1. N° 005-2011-MDSC, de fecha 04 de octubre del 2011.</p>	<p>Contiene el informe N° 033-2011-MDSC/U. T, de fecha 23 de setiembre del 2011, por medio del cual se declara en emergencia el servicio de transporte público especial de pasajeros y carga en vehículos menores en el distrito de Santiago de Cao.</p>	<p>El instrumento jurídico citado se dio debido a que mediante informe se dio cuenta sobre el incremento de mototaxis informales dentro del distrito de Santiago de Cao, lo cual estaría generando caos vehicular, aumento de situaciones de inseguridad.</p> <p>Mediante esta ordenanza se dio cuenta que hay un incremento excesivo de informalidad en el servicio de transporte en mototaxi, hay desorden y caos de estos vehículos que saturan las vías principales y espacios públicos, el incremento de actos delictivos y accidentes de tránsito, por las continuas faltas a las reglas de tránsito.</p> <p>La duración de la declaratoria en emergencia fue de 30 días calendarios.</p> <p>Así mismo en esta ordenanza municipal se tuvo como disposiciones generales actualizar el registro municipal de vehículos menores (Art. 7°), Crear el Registro de trabajadores mototaxistas informales (Art. 9°) y disponer que la Unidad de Transporte y La autoridad Policial realicen de manera conjunta constantes operativas de fiscalización y regulación principalmente del servicio de transporte en vehículos menores informales. Lo cual nunca sucedió, existiendo una transgresión a la propia normatividad por parte de la autoridad administrativa, evidenciándose esto como un factor que permite el desarrollo de la informalidad.</p>

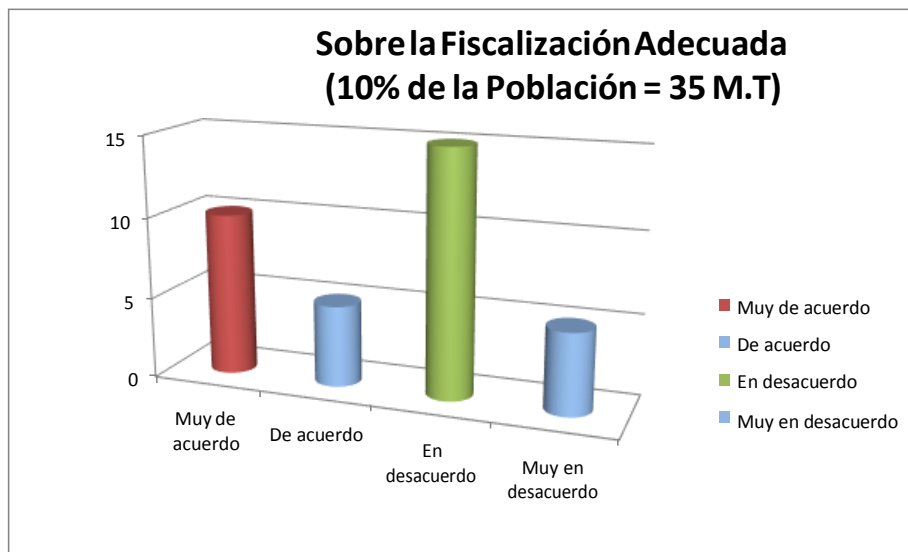
Comentario:

De la ordenanza municipal analizada se puede evidenciar claramente que existen muchos factores administrativos que permiten el desarrollo de la informalidad del transporte público especial dentro del distrito de Santiago de Cao, entre ellos tenemos el desinterés de la autoridad administrativa en querer fiscalizar de manera adecuada, pues del estudio realizado se evidencia falta de fiscalización dentro del distrito, así mismo en querer desarrollar adecuadamente su función incumpliendo a cabalidad lo que mediante ley y la presente ordenanza municipal se ordena. Otro factor como bien lo expresa esta norma se da por la propia conducta de los choferes mototaxistas quienes violentan las normas de tránsito.

➤ **Análisis estadístico de la encuesta realizada.**

Con respecto al objetivo N° 04, sobre analizar los factores que permiten el desarrollo de la informalidad en el transporte público especial motorizado en el distrito de Santiago de Cao en el año 2017, se ha utilizado para ello como instrumento la aplicación de la encuesta – Escala de Likert al (10%) de la población total de mototaxistas que operan dentro del distrito de Santiago de Cao, con el fin de evidenciar cuáles son los factores que permiten el desarrollo de la informalidad, llegándose a los siguientes resultados:

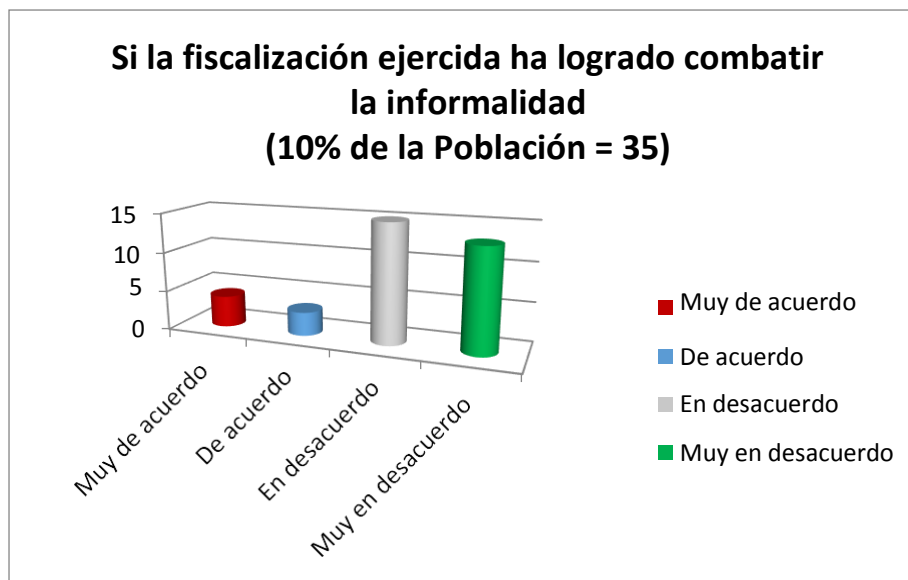
- **En relación al proceso de fiscalización que realiza la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial.**



Comentario:

De la población en general encuestada, 15 mototaxistas se encuentran en total desacuerdo sobre el ejercicio de la potestad fiscalizadora que ejerce la unidad de transportes y ordenamiento vial, evidenciándose un rechazo respecto al desarrollo de una fiscalización adecuada, pues solo 10 mototaxistas aprueban el ejercicio de esta potestad.

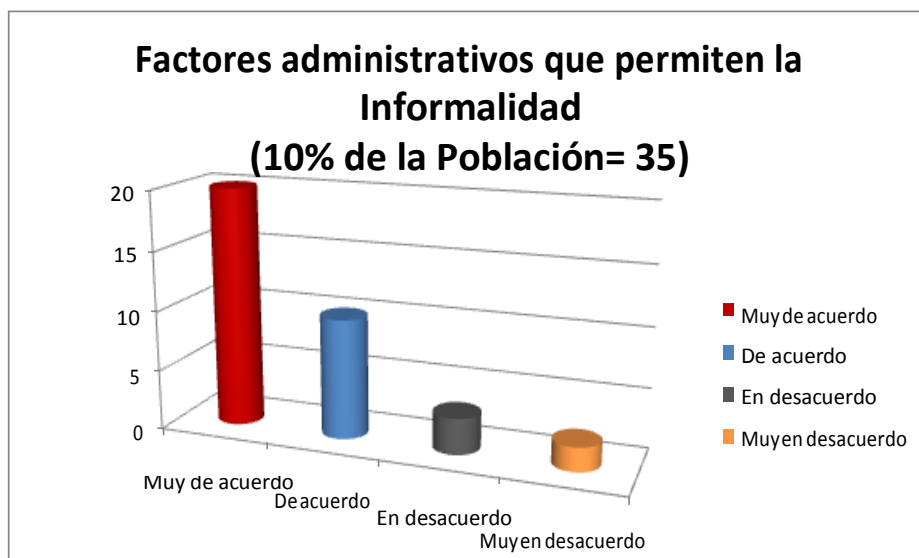
- **En relación si a la aplicación de la potestad fiscalizadora se ha logrado reducir la informalidad en el transporte público especial.**



Comentario:

De la población en general encuestada, 15 mototaxistas consideran que el ejercicio de la potestad fiscalizadora que ejerce la unidad de transporte y ordenamiento vial no ha logrado combatir la informalidad que existe en el transporte público especial, evidenciándose una deficiencia interna dentro de la actual gestión municipal, pues menos de 5 mototaxistas consideran que si se ha logrado reducir la informalidad.

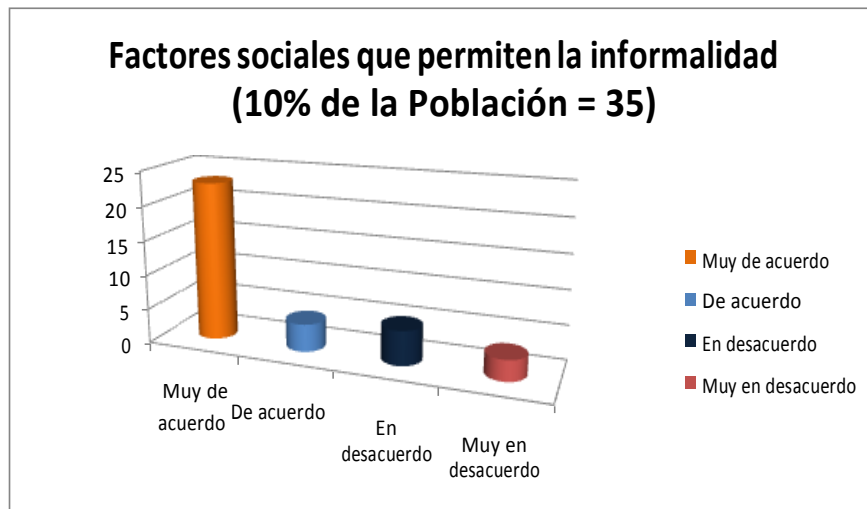
- **En relación a los factores administrativos que permiten el desarrollo de la informalidad en el transporte público especial.**



Comentario:

De la población en general encuestada, 20 mototaxistas consideran que los factores administrativos que permiten el desarrollo de la informalidad se dan por causas de falta de fiscalización, Falta de planificación, falta de inspectores de transporte, por falta de voluntad de la administración de querer regular y reestructurar el servicio, entre otros, evidenciándose uno de los factores que influyen en el desarrollo de la informalidad, pues menos de 5 mototaxistas consideran que estos no son los factores que permitan el desarrollo de la informalidad.

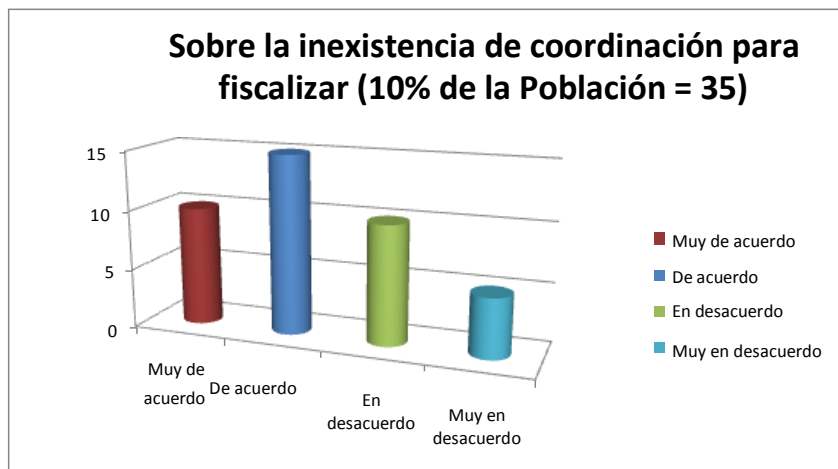
- **En relación a los factores sociales que permiten el desarrollo de la informalidad en el transporte público especial**



Comentario:

De la población en general encuestada, más de 20 mototaxistas consideran que los factores sociales que permiten el desarrollo de la informalidad se dan por causas de que los conductores mototaxistas infringen las normas de tránsito (No se cuenta con tarjeta de circulación, tablero de circulación, licencia de conducir, tarjeta de propiedad, no se está afiliado a alguna asociación de mototaxis, no se tiene el seguro AFOCAT vigente), los conductores mototaxistas alteran el orden público estacionándose y circulando sus unidades vehiculares por cualquier parte del distrito, entre otros, evidenciándose uno de los factores que influyen en el desarrollo de la informalidad, pues menos de 5 mototaxistas consideran que estos no son los factores sociales que permitan el desarrollo de la informalidad.

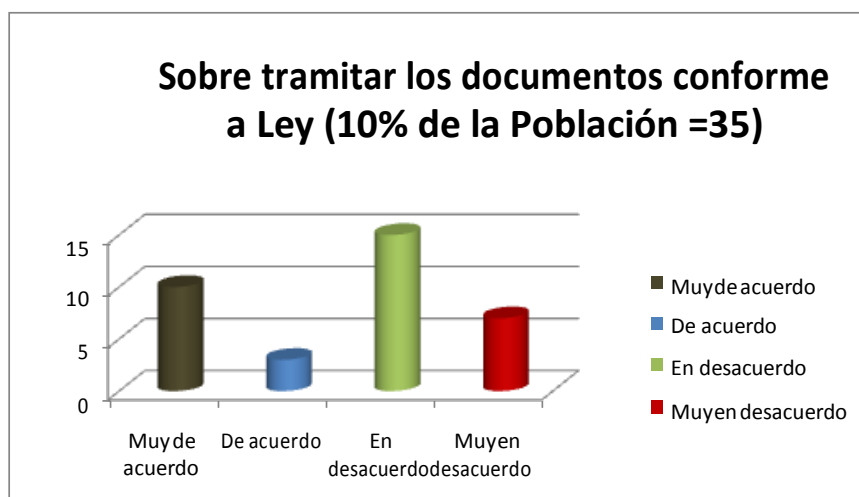
- **En relación a la existencia de coordinación entre la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial y la Policía Nacional del Perú, para ejecutar el acto de fiscalización sobre el transporte público especial.**



Comentario:

De la población en general encuestada, 15 mototaxistas consideran que no existe coordinación entre Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial y la Policía Nacional del Perú, para ejecutar el acto de fiscalización sobre el transporte público especial, evidenciándose uno de los factores que permiten el desarrollo de la informalidad, pues 5 mototaxistas no consideran que no existe coordinación entre ambos agentes.

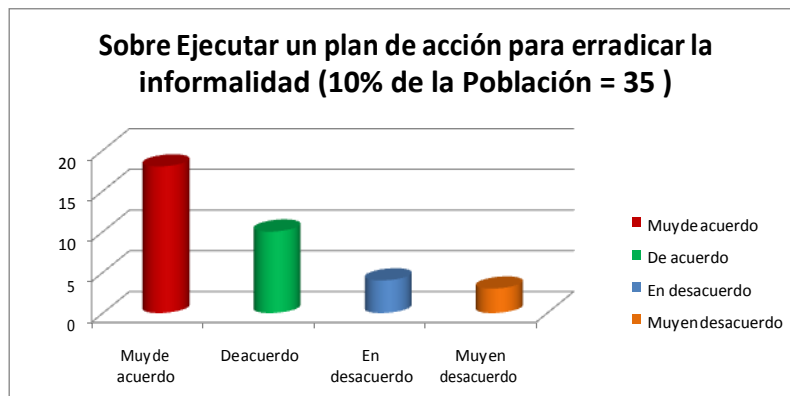
- **En relación a la regularización del servicio de transporte público especial que brinda dentro del distrito, tramitando toda la documentación exigida por Ley.**



Comentario:

De la población en general encuestada, 15 mototaxistas no están de acuerdo en querer regularizar el servicio que brinda a la población, pues no pretenden tramitar la documentación que les hace falta para poder circular adecuadamente por el distrito, evidenciándose un desinterés por parte de esta población en querer prestar el servicio de manera adecuada y al margen de la Ley, pues solo 10 mototaxistas si están completamente de acuerdo en querer regularizar su documentación.

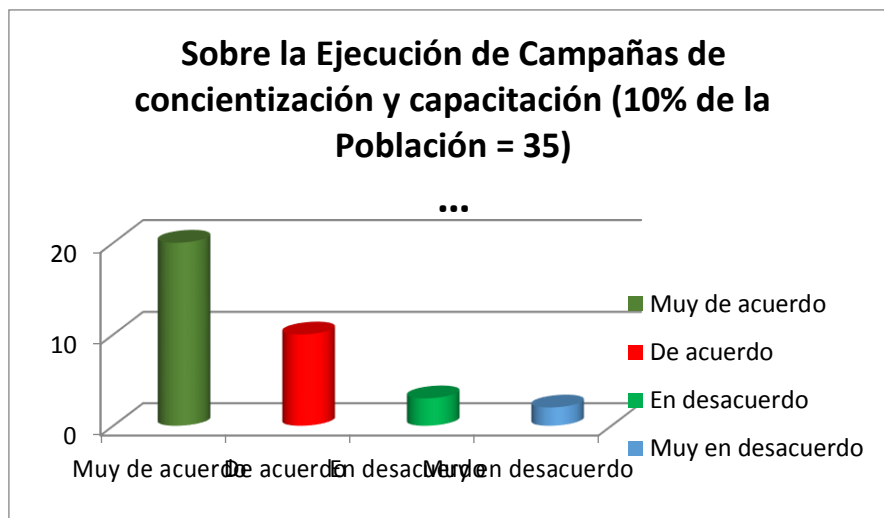
- **En relación sobre si se debe ejecutar un plan de acción para erradicar la informalidad en el transporte público especial en todo el Distrito de Santiago de Cao**



Comentario:

De la población en general encuestada, 20 mototaxistas consideran que la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial debe ejecutar un plan de acción para erradicar la informalidad en el transporte público especial, lo cual da a conocer que no existe una adecuada planificación para tratar este problema, pues menos de 5 mototaxistas consideran que no es necesario ejecutar un plan de acción debido a la incapacidad de gestión que presenta la autoridad administrativa.

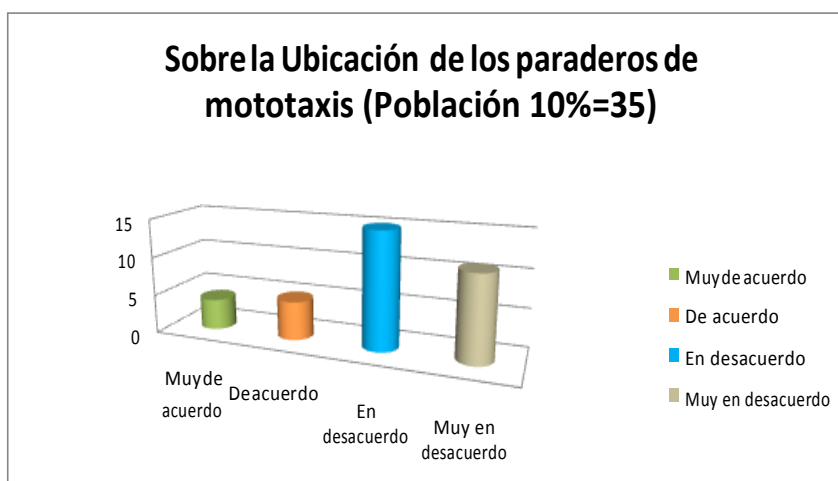
- **En relación a la realización de campañas de concientización y capacitación para los conductores de los vehículos mototaxis.**



Comentario:

De la población en general encuestada, 20 mototaxistas consideran que la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial debe realizar campañas de concientización y capacitación para los conductores de los vehículos mototaxis, pues creen que es necesario que la autoridad administrativa muestre interés en querer controlar la prestación de este servicio para que así puedan combatir la informalidad, pues menos de 5 mototaxistas consideran que no es necesario realizar ningún tipo de actividad por parte de la autoridad administrativa.

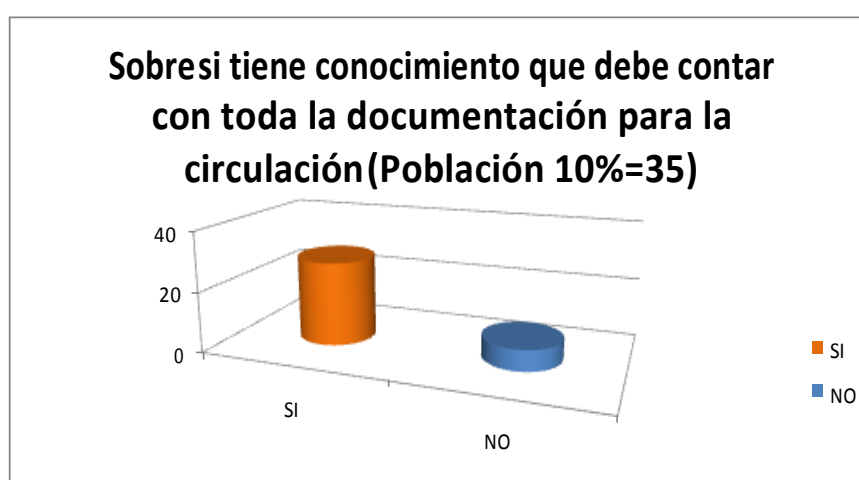
- **Sobre la realización de un estudio para la ubicación de paraderos formales.**



Comentario:

De la población en general encuestada, más de 15 mototaxistas consideran que no es necesario realizar un estudio para la ubicación de los paraderos formales dentro del distrito de Santiago de Cao, lo cual evidencia el desinterés por parte de esta población en no querer regularizar el servicio teniendo para ello un paradero autorizado por la autoridad administrativa, pues alrededor de 5 mototaxistas si consideran que se debería realizar un estudio para la ubicación de los paraderos formales.

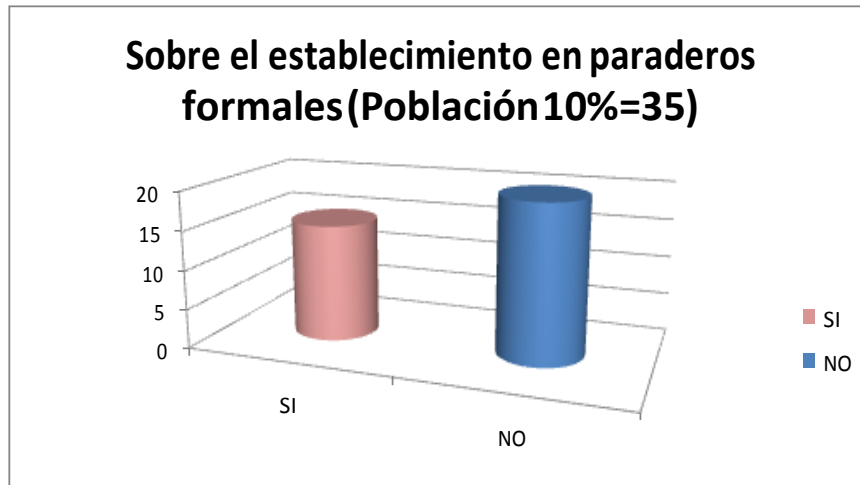
- **En relación al conocimiento de contar con toda la documentación para prestar el servicio de transporte público especial.**



Comentario:

De la población en general encuestada, 20 mototaxistas manifestaron conocer que deben contar con toda la documentación pertinente para la prestación del servicio de transporte público especial, pues ello demuestra que a pesar de que se tiene conocimiento no existe un interés por querer hacerlo, pues también 15 mototaxistas manifestaron no tener conocimiento sobre contar con la debida documentación para poder prestar el servicio y circular libremente por las vías del distrito de Santiago de Cao.

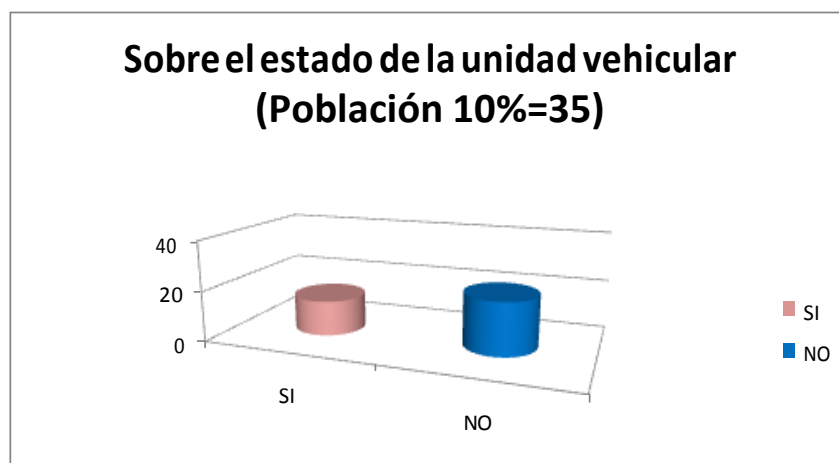
- **En relación si el vehículo mototaxi está establecido en un paradero formalizado.**



Comentario:

De la población en general encuestada, 25 mototaxistas manifestaron que no se encuentran establecidos en paraderos autorizados por la municipalidad distrital de Santiago de Cao, lo cual viene hacer un factor que permiten el desarrollo de la informalidad en el transporte público especial motorizado, pues solo 10 mototaxistas manifestaron estar ubicados en paraderos formales.

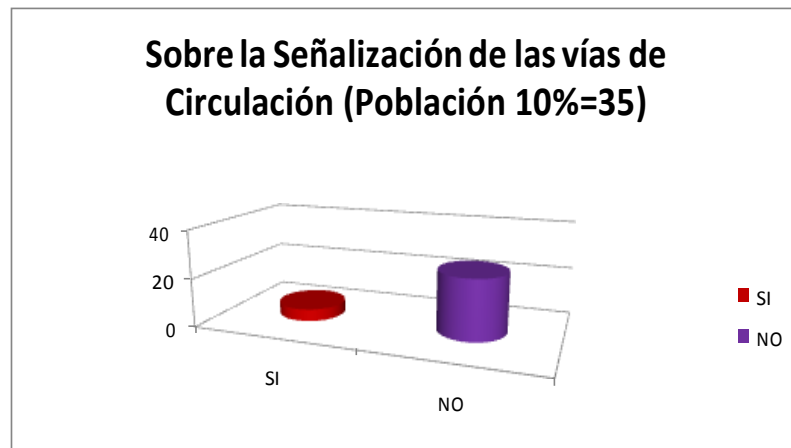
- **En relación si el vehículo mototaxi se encuentra en perfectas condiciones de funcionamiento.**



Comentario:

De la población en general encuestada, 19 mototaxistas manifestaron no tener sus vehículos mototaxis en perfectas condiciones para su funcionamiento, lo cual se manifiesta como un factor para el desarrollo de la informalidad, pues se evidencia que estas unidades vehiculares no tienen inspección técnica vigente, pues solo 16 mototaxistas manifestaron si tener su unidad vehicular en perfectas condiciones para su funcionamiento.

- **En relación de la existencia de señalización de las vías de transporte dentro del Distrito de Santiago de Cao, que permitan la circulación adecuada de los vehículos mototaxis.**



Comentario:

De la población en general encuestada, 20 mototaxistas manifestaron que no existe señalización adecuada dentro de las vías de transporte, lo cual se manifiesta con un factor que permite el desarrollo de la informalidad dentro del distrito de Santiago de Cao, pues solo 15 mototaxistas manifestaron que si existe señalización en las vías de transporte.

En conducencia el resultado del Cuarto objetivo es el siguiente:

Los factores que permiten el desarrollo de la informalidad en el transporte público especial motorizado en el distrito de Santiago de Cao son básicamente porque no hay fiscalización por parte de la unidad de transporte y ordenamiento vial, por la falta de interés de la autoridad administrativa de querer controlar el servicio de manera adecuada el

desconocimiento de la ley por parte de la autoridad y de la población mototaxista, la falta de personal capacitado, dotados de logística, no se identifican verdaderamente cuales son los vehículos motorizados que se encuentra inmersos en la informalidad, el conductor peruano cree que porque tiene un vehículo motorizado este le da derecho a estacionarse o circular por donde se le da la gana, porque no se cuenta con presupuesto para realizar la fiscalización, no existe un programa de concientización y capacitación para los conductores de los vehículos mototaxis, falta de planificación, los conductores mototaxistas infringen las normas de tránsito (No se cuenta con tarjeta de circulación, tablero de circulación, licencia de conducir, tarjeta de propiedad, no se está afiliado a alguna asociación de mototaxis, no se tiene el seguro AFOCAT vigente), los conductores mototaxistas alteran el orden público estacionándose y circulando sus unidades vehiculares por cualquier parte del distrito, más del 8 % de la población de mototaxistas considera que uno de los factores que permiten el desarrollo de la informalidad es porque no se encuentran establecidos los paraderos formales, las unidades vehiculares que manejan en un 5% están deterioradas, las vías de circulación en un 80% no se encuentran debidamente señalizadas.

➤ **Sobre mejorar el Proceso de Fiscalización de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao para reducir la informalidad en el Transporte Público Especial Motorizado en el año 2017.**

De acuerdo con lo planteado por el objetivo N° 05 sobre mejorar el proceso de fiscalización de la Unidad de Transporte Y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao para reducir la informalidad en el Transporte Público Especial Motorizado en el año 2017, se utilizó el instrumento de entrevista aplicada a cuatro especialistas en el tema, específicamente la pregunta N° 5.1 se encuentra vinculado con el objetivo bajo descripción arrojando el siguiente resultado:

<p>PREGUNTA N° 5.1</p>	<p>¿Cuál cree usted que debería ser el mecanismo legal que debería utilizar un gobierno local para mejorar y/o fortalecer el proceso de fiscalización del transporte público especial y con ello ayude a controlar la informalidad que se presenta en la prestación del servicio?</p>			
<p>ESPECIALISTA</p>	<p>Jefe de la Unidad de Transporte y</p>	<p>Sub Gerente de Transporte del Gobierno</p>	<p>Sub Gerente de Seguridad Vial de la</p>	<p>Especialista en Materia en</p>

	Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao	Regional de Transportes y Comunicaciones de la Libertad	Municipalidad Provincial de Trujillo.	Derecho Administrativo
RESPUESTA	Lo que debería hacer un gobierno local, en este caso la municipalidad distrital de Santiago de Cao es hacer un análisis técnico, administrativo, social y jurídico dentro de su jurisdicción para que así pueda detectar todo tipo de deficiencia e identificar verdaderamente la grave problemática que se está presentando hoy en día en el sector transporte en mototaxi, para que luego de ello proceda de acuerdo a su potestad normativa a la creación e	Primero para que un gobierno local haga uso de la potestad que posee, debe realizar un estudio técnico acorde a la necesidad de la población, el cual le va a permitir determinar cuál es la vía idónea para reestructurar una determinada materia, luego de ello debe reflejar su resultado a modo de solución en un instrumento jurídico, en este caso a nivel distrital sería crear e implementar una ordenanza municipal que ayude a	Primero ante una determinada problemática que se muestra dentro de la población, se debe realizar un estudio técnico sobre la materia, básicamente se debe crear un plan que ayude a reestructurar y/o mejorar la prestación adecuada del servicio en mototaxi. Yo creo que para que un gobierno local pueda fortalecer su proceso de fiscalización debe hacer uso de la creación de una ordenanza municipal, la cual tiene que tener contenido	Básicamente el mecanismo legal sería la ordenanza municipal, pues en primer orden este instrumento pertenece a nuestro ordenamiento jurídico, y tiene rango de Ley. Con la implementación de una ordenanza municipal se ayudaría a fortalecer de una u otra manera el proceso de fiscalización, ayudando a la autoridad competente a controlar la prestación de este servicio,

	<p>implementación de una Ordenanza Municipal acorde a nuestra realidad actual, pues ello le va permitir básicamente controlar la prestación de este servicio, extinguiendo por completo la informalidad en este rubro.</p>	<p>fortalecer la potestad de fiscalización sobre el transporte en mototaxi, pues ello le va a permitir controlar de manera eficiente la prestación del servicio.</p>	<p>que ayude a regularizar adecuadamente la prestación del servicio en mototaxi, pues básicamente pretender fortalecer el proceso de fiscalización que ejercen las municipalidades distritales es muy importante, ya que existe mucha deficiencia por parte de la autoridad en temas de fiscalización.</p>	<p>pues debes tener en cuenta que toda ordenanza se debe a la facultad legislativa que el pueblo otorga al alcalde y regidores para que puedan legislar de acuerdo a sus facultades. Así mismo se debe precisar que esta ordenanza municipal de tener como sustento un expediente técnico, y a la vez esta debe ser de rápida ejecución y aplicación para la satisfacción de las necesidades de la comunidad.</p>
--	--	--	--	---

Comentario:

De los cuatro especialistas entrevistados, todos ellos coinciden que el mecanismo legal que debería utilizar un gobierno local (municipalidad distrital de Santiago de Cao) para poder fortalecer el proceso de fiscalización y con ello poder controlar la prestación

adecuada del servicio del transporte público especial, es que haciendo uso de su potestad normativa se debe crear e implementar una Ordenanza Municipal, la cual debe estar sostenida por un expediente técnico. Este instrumento jurídico debe ser de rápida ejecución y aplicación para la satisfacción de las necesidades de la comunidad. Pues básicamente tiene rango de Ley y se muestra como un medio idóneo para lograr cumplir el fortalecimiento del proceso de fiscalización ante los escasos de normatividad dentro del distrito.

➤ **Análisis de Ordenanzas Municipales a Nivel Nacional:**

Con respecto al objetivo N° 05, sobre mejorar el proceso de fiscalización de la Unidad de Transporte Y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao para reducir la informalidad en el Transporte Público Especial Motorizado en el año 2017, se ha utilizado para ello como instrumento el análisis de (09) ordenanzas municipales que regulan el proceso de fiscalización del transporte público Especial, con el fin de conocer cuál es el instrumento que permite el fortalecimiento del proceso de fiscalización, llegándose a los siguientes resultados:

ORDENANZA MUNICIPAL	CONTENIDO	ANÁLISIS
N°001-2018-MDJ, de fecha 22 de enero del 2018.	Ordenanza que reglamenta el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores en el distrito de Jequetepeque	El instrumento jurídico citado evidencia la finalidad de pretender formalizar el servicio de transporte público especial de pasajeros y/o carga en vehículos menores. Lo que busca es regular la prestación del servicio del transporte en mototaxi con la finalidad de poder otorgar calidad y seguridad del servicio que se presta a favor del usuario, brindando la debida capacitación a los señores conductores en materia de educación vial, trato al usuario y reglamento de tránsito, así mismo establece en su Art. 44 que está prohibido que los conductores se

		<p>estacionen a la espera de pasajeros frente a la puerta de ingreso o salida de los locales de concentración pública como: centro comerciales, iglesias y colegios debiendo hacerlo a una distancia de 40 metros como mínimo. Se logra apreciar que existe una adecuada planificación contenida en un expediente técnico que sustenta la presente ordenanza.</p>
<p>N° 366/MDSM, de fecha 15 de agosto del 2018</p>	<p>Ordenanza que regula el servicio del transporte público especial de pasajeros en vehículos menores en el distrito de San Miguel</p>	<p>Lo que busca la presente ordenanza es regular el tema del servicio de transporte en mototaxi, pues el Art. 4 señala que, a partir de la entrada en vigencia de la presente ordenanza, las personas naturales y/o jurídicas que presten el servicio de transporte público en mototaxi deberán en un plazo no mayor de 15 días cumplir con los requisitos establecidos en el TUPA, bajo apercibimiento de revocar las autorizaciones. Lo cual es muy ventajoso ya que se está presionando a los conductores para que regularicen su documentación.</p>
<p>N° 323-MDPP, de fecha 22 de setiembre del 2017</p>	<p>Ordenanza que restringe el transporte en vehículos menores en las zonas restringidas y zona monumental del distrito de Puente Piedra.</p>	<p>El instrumento jurídico citado evidencia la finalidad de mejorar y garantizar la calidad del servicio, implementando básicamente criterios de seguridad, operatividad, limpieza y presentación de las unidades vehiculares que brindan el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores en el distrito de Puente Piedra.</p>

		<p>Así mismo en su Art. 7 señala que los inspectores municipales de transporte debidamente identificados, deberán realizar la fiscalización y de ser necesario deberán contar con el apoyo de la Policía Nacional del Perú para una labor más efectiva. Lo cual resulta ser muy importante ya que faculta a los inspectores a realizar adecuadamente su función con intervención directa de la PNP.</p>
<p>N° 305-2017-MDCH, de fecha 02 de marzo del 2017</p>	<p>Ordenanza que reglamenta el Servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores en el distrito de Chorrillos</p>	<p>Esta ordenanza municipal presenta como finalidad el poder formalizar el Servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros y/o Carga en Vehículos Menores. Pues en su Art. 36 señala que todos los vehículos menores del Servicio de Transporte Público Especial Autorizados deberán obligatoriamente notificarse en la parte frontal del vehículo mediante un Stiker que determine la Municipalidad, así como el logotipo del Transportador Autorizado al cual pertenecen. Además, los Conductores llevarán en todo momento sobre el pecho la Credencial del Conductor Autorizado por la Municipalidad a fin de facilitar cualquier queja o reclamos que pudieran hacer los usuarios. Hecho que es sumamente importante ya que con ello se podrá identificar plenamente la cantidad de unidades vehiculares que operan formalmente dentro del distrito.</p>

<p>N° 437-MDSR, de fecha 23 de marzo del 2016</p>	<p>Ordenanza que regula el transporte público especial de pasajeros y carga en vehículos motorizados o no motorizados en el distrito de Santa Rosa</p>	<p>Este instrumento jurídico evidencia el objetivo de poder reglamentar el Servicio del Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores Motorizados o no Motorizados, otorgando garantías sobre condiciones de seguridad y calidad del servicio a favor de los ciudadanos y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud. Es así que en el Art.13 señala que el Transportador Autorizado, para realizar el servicio especial, deberá mantener vigente en su vehículo menor autorizado una póliza de SOAT o CAT, este último emitido por una AFOCAT con autorización vigente y debidamente inscrita en el registro de la SBS. Lo cual permitirá al transportista cubrir gastos ante posibles accidentes de tránsito.</p>
<p>N° 00186/MDSA, de fecha 18 de diciembre del 2015.</p>	<p>Ordenanza que regula el servicio de transporte público especial de pasajeros y carga en vehículos menores en el distrito de Santa Anita.</p>	<p>La presente ordenanza tiene como finalidad garantizar las condiciones de idoneidad en la prestación del servicio de Transporte Público de Pasajeros y Carga en Vehículos Menores, fomentando el uso racional de la infraestructura de transporte, la movilidad sostenible, la mejora del servicio y la calidad de vida de los usuarios. Pues el Art. 5 señala que es competencia de la municipalidad distrital Controlar, supervisar fiscalizar constantemente y de manera planificada el cumplimiento</p>

		de la normativa vinculada a la prestación del servicio especial, según corresponda.
N° 282-2013-MDA, de fecha 26 de diciembre del 2013	Ordenanza que regula el servicio de transporte público especial de pasajeros y carga en vehículos menores motorizados o no motorizados en el distrito de Ancón	La Ordenanza tiene por objetivo reglamentar el Servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros y Carga en Vehículos Menores Motorizados o No Motorizados, con la finalidad de garantizar las condiciones óptimas para el servicio. Pues el Art. 38 señala que el conductor, el propietario y de ser el caso la persona jurídica son responsables solidarios ante las sanciones de multas impuestas por el Inspector Municipal de Transporte. Lo cual resulta ser muy ventajoso pues ante la comisión de una presunta infracción se estaría involucrando a todos los agentes que guarden relación directa con la unidad vehicular con la única finalidad de lograr hacer cumplir la normatividad vigente.
N° 252/ML, de fecha 29 de octubre del 2012	Ordenanza que regula el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores en el distrito de Lurín.	La presente ordenanza tiene por finalidad regular y ordenar el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, así como las condiciones de acuerdo a la realidad del servicio en concordancia con las normas legales vigentes sobre la materia, buscando el ordenamiento del transporte con el fin de brindar seguridad y calidad del servicio a favor de los usuarios. Estableciendo mediante la disposición segunda que la gerencia de fiscalización a través del área de inspectores de transporte

		realice de manera constante, permanente y periódicamente actos de fiscalización haciendo cumplir a cabalidad lo dispuesto en la presente ordenanza.
N° 521-MDEA, de fecha 6 de setiembre del 2012	Ordenanza que reglamenta y regula el servicio de transporte público de pasajeros y carga de vehículos menores en el distrito del Agustino	La Ordenanza tiene por objetivo unificar criterios de legalidad, así como establecer nuevos lineamientos y pautas que regulen y controlen con carácter imperativo, el servicio especial de transporte público de pasajeros y carga de vehículos menores, pues se está encargando a los inspectores de transporte que actúen bajo los lineamientos de sus funciones, desarrollando de manera permanente la actualización fiscalizadora, pudiendo remitir a la gerencia un informe detallado de manera periódica de todas las actuaciones y antecedentes que se desarrollaron como producto de la fiscalización al sector de transporte público especial.

Comentario:

De las nueve (09) Ordenanzas Municipales analizadas a nivel nacional, cada una de ellas establece los lineamientos que pretende seguir un gobierno local (municipalidad distrital) para poder controlar adecuadamente la ejecución del transporte público especial que se desarrolla dentro de su jurisdicción. En muchas ocasiones las municipalidades distritales han pretendido regular el servicio de transporte en mototaxi, adecuando su ejecución de acuerdo a las necesidades del distrito, para ello además han establecido pautas a modo de recomendaciones para que las gerencias o sub gerencias de transportes puedan adoptar medidas idóneas para poder desarrollar por medio de los inspectores de transportes una adecuada y correcta fiscalización. Pues del estudio de todas estas ordenanzas se logra

determinar que, para dirigir, encaminar, reestructurar, fortalecer y controlar un determinado proceso o acontecimiento, las municipalidades distritales logran valerse de este instrumento jurídico como lo es la ordenanza municipal para poder dar solución a estas situaciones que se presentan en contra de sus intereses.

En conducencia el resultado del Quinto objetivo es el siguiente:

El mecanismo legal que debería utilizar un gobierno local (municipalidad distrital de Santiago de Cao) para poder fortalecer el proceso de fiscalización y con ello poder controlar y reestructurar adecuadamente la prestación del servicio del transporte público especial, haciendo prevalecer ante cualquier situación su potestad fiscalizadora como un medio idóneo, desarrollando y fortaleciendo las capacidades que ello implica, sería por medio de la creación e implementación de una Ordenanza Municipal, pues en ella ante la falta de fiscalización y las deficiencias que se presentan se estaría estableciendo los lineamientos que pretende seguir para poder controlar adecuadamente el servicio del transporte público especial que se ejecuta dentro de su jurisdicción. Recomendando además a las gerencias o sub gerencias de transportes puedan adoptar medidas idóneas para poder desarrollar por medio de los inspectores de transportes una adecuada y correcta fiscalización, solicitándoles emitan un informe de manera periódica sobre el acto de fiscalización realizado bajo responsabilidad administrativa. Pues del estudio de todas estas ordenanzas se logra determinar que, para dirigir, encaminar, reestructurar, fortalecer y controlar un determinado proceso o acontecimiento, las municipalidades distritales logran valerse de este instrumento jurídico como lo es la ordenanza municipal para poder dar solución a estas situaciones que se presentan en contra de sus intereses.

IV. DISCUSIÓN

Se debe precisar que la investigación realizada ha adoptado las posturas y/o resultados más importantes para desarrollar concretamente la discusión de resultados, pues se ha confrontado teorías relacionadas, trabajos previos, leyes nacionales, entre otros. Todo ello con la finalidad de poder validar la hipótesis del presente estudio.

4.1 El proceso de fiscalización

Respecto al proceso de fiscalización que desarrolla la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao por medio de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial, respondiendo a la pregunta 1.3 los entrevistados sostienen de manera parcial que esta se desarrolla de acuerdo a un procedimiento establecido por Ley, pues si bien es cierto esta entidad edil ejecuta su potestad fiscalizadora observando la realización del servicio, sancionando a los conductores de los vehículos menores motorizados, así mismo ante la reiteración o la comisión grave de una infracción se procede a la suspensión de la tarjeta de circulación e internamiento de la unidad vehicular en el depósito municipal por haber detectado la vulneración por parte de estos a las normas de tránsito.

Fundamento que nos sirve para reafirmar nuestra investigación, ya que lo sostenido por los entrevistados guarda directa relación con lo que establece la **Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre - Ley N° 27181**, pues señala en su artículo 13 que “la competencia de la fiscalización en esta materia **comprende la supervisión, detección de infracciones y la imposición de sanciones por incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al transporte y al tránsito terrestre (...)**”. Por lo que se justifica que el proceso de fiscalización que desarrolla una municipalidad distrital está comprendido básicamente por un procedimiento establecido por Ley.

4.2 Deficiencias del proceso de fiscalización

Respecto a las deficiencias del proceso de fiscalización que se evidencian por parte de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao, respondiendo a la pregunta 2.1 los entrevistados sostienen de manera parcial que las deficiencias son múltiples pues se desarrollan básicamente por la falta de fiscalización, porque no se cuenta básicamente con un gran número de inspectores de transporte y porque estos mismo no presentan la debida capacitación, carecen de tecnología y de un plan

adecuado para la fiscalización y porque no existe voluntad por parte de la autoridad administrativa en querer ejercer adecuadamente y de la mejor manera posible el proceso de fiscalización sobre el transporte público en mototaxi que se desarrolla dentro del distrito. Fundamento que se asemeja con el contenido esencial de los 7 expedientes administrativos analizados, los cuales reflejan de manera certera las deficiencias del proceso de fiscalización señaladas por los entrevistados.

En esta misma línea argumentativa, esta no guardan relación con lo que sostiene (Molina, 2016) en su tesis “Análisis de la Calidad de la Prestación del Servicio de Transporte Público Urbano Trujillo 2014” al concluir que: “La deficiencia de la fiscalización del servicio de transporte público urbano en la ciudad de Trujillo, se muestra principalmente por la contaminación ambiental, en el tráfico y el apuro de los pasajeros, por las condiciones técnicas de los vehículos, por las demoras de estos en circular o llegar a los paraderos y están copados, constituyendo una afectación al interés público o al interés general”. Lo sostenido por el autor no comparte en muchos sentidos con el fundamento expresado por los entrevistados y el análisis de los expedientes administrativos, ya que como hemos visto la deficiencia del proceso de fiscalización se sustenta en un actuar defectuoso y precario por parte de la autoridad administrativa.

4.3 Explicar la importancia del Fortalecimiento del Proceso de Fiscalización

Respecto de la explicación de la importancia del fortalecimiento del proceso de fiscalización que desarrolla la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao, respondiendo a la pregunta 3.3 los entrevistados sostienen de manera parcial que explicar sobre la importancia del fortalecimiento del proceso de fiscalización es básicamente dar a entender a la autoridad administrativa que es necesario complementar los procedimientos establecidos por ley mediante instrumentos jurídicos internos que sean acorde al espacio, tiempo y lugar en donde se viene desarrollando el servicio de transporte público especial. Ello ha de permitir a la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao por medio de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial ejercer su potestad fiscalizadora de manera eficiente, controlada, continua y planificada, permitiéndole así superar los problemas existentes en el transporte en mototaxi, el cual se muestra como un problema latente por causas de la informalidad.

Respecto al fundamento expresado por los entrevistados sobre explicar la importancia del fortalecimiento del proceso de fiscalización, podemos observar que guarda relación con lo sostenido por el autor (Limaya, 2007) dentro de su estudio relacionado al fortalecimiento institucional de las municipalidades, donde señala que este importante proceso “consiste en dotar a la institución municipal, en forma integral y permanente, de un conjunto de elementos, procedimientos y mecanismos técnicos necesarios para alcanzar adecuadamente el cabal cumplimiento de los objetivos institucionales y por ende el **DESARROLLO LOCAL**. La finalidad principal de este proceso es generar capacidad de gestión en la corporación edil, a fin de cambiar la imagen actual que se tiene de gran parte de las Municipalidades, transformándolas de entidades burocráticas con diferencias en la prestación de servicios, a Instituciones modernas, eficientes y competitivas. Para ello, es necesario el trabajo homogéneo y conjunto de autoridades, funcionarios y servidores municipales, lo cual permitirá una **TOMA DE DECISIONES** eminentemente técnica, oportuna y adecuada”.

Lo sostenido por el autor comparte en muchos sentidos con el fundamento expresado por los entrevistados, ya que como hemos visto, dicha explicación sobre la importancia del fortalecimiento del proceso de fiscalización radica básicamente en poder dar a entender a la gestión municipal que lo que se busca es tener una Institución moderna, eficiente y competitiva, lo cual le permita superar los problemas que presenta al momento de desarrollar su potestad fiscalizadora; aspecto que la investigación no desconoce y apoya en todo sentido.

4.4 Factores que permiten el desarrollo de la informalidad.

Respecto de los factores que permiten el desarrollo de la informalidad dentro del Distrital de Santiago de Cao, respondiendo a la pregunta 4.2 los entrevistados sostienen de manera parcial que los factores que permiten el desarrollo de la informalidad en el transporte público especial motorizado son básicamente porque **no hay fiscalización por parte de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial**, por la falta de interés de la autoridad administrativa de querer controlar el servicio de manera adecuada, el desconocimiento de la ley por parte de la autoridad y de la población mototaxista, la falta de personal capacitado, dotados de logística, no se identifican verdaderamente cuales son los vehículos motorizados que se encuentra inmersos en la informalidad, porque no se cuenta con presupuesto para realizar la fiscalización, no existe un programa de concientización y capacitación para los

conductores de los vehículos mototaxis, falta de planificación, **los conductores mototaxistas infringen las normas de tránsito** (No se cuenta con tarjeta de circulación, tablero de circulación, licencia de conducir, tarjeta de propiedad, no se está afiliado a alguna asociación de mototaxis, no se tiene el seguro AFOCAT vigente), así mismo de la encuesta realizada en base a la escala de Likert, se evidencio que más del 8% de la población de mototaxistas considera que uno de los factores que permiten el desarrollo de la informalidad es porque no se encuentran establecidos los paraderos formales, las unidades vehiculares que manejan en un 5% están deterioradas, las vías de circulación en un 80% no se encuentran debidamente señalizadas.

Respecto al fundamento expresado por los entrevistados, encuestados y el análisis de la ordenanza municipal, sobre los factores que permiten el desarrollo de la informalidad, podemos observar que guarda relación con lo sostenido por el autor (Candia, 2018) **especialista en tránsito de la ONG Luz Ámbar**, quien manifestó que “Según la Ley 27189 - el servicio que brindan estos vehículos menores **es solo para la periferia de la ciudad, en zonas donde no se accede al transporte público masivo, situación que no se cumple**”. “Los mototaxis deben servir de alimentador a los vehículos de transporte público **para aquellas zonas donde no tienen cómo acceder. Ahora están en todas las avenidas, desafiando la Ley bajo el amparo de los municipios**”.

Lo sostenido por el autor comparte en muchos sentidos con el fundamento expresado por los entrevistados, encuestados y sobre el análisis de la ordenanza municipal realizada, ya que como hemos visto, existen muchos factores que permiten el desarrollo de la informalidad, pero que está básicamente se representa por causas de una no fiscalización sobre el servicio de transporte público especial, pues se evidencia falta de interés por parte de la autoridad edil de pretender regular el desarrollo de este servicio dentro de su jurisdicción, existiendo plena convivencia entre la administración y los administrados (mototaxistas) quienes son básicamente los actores que permiten el desarrollo de la informalidad; pues otro factor que permite el desarrollo de la informalidad es por causas de los propios mototaxistas quienes vulneran las normas de tránsito; aspecto que la investigación no desconoce y apoya en todo sentido.

4.5 Mejorar el proceso de fiscalización.

Respecto de mejorar el proceso de fiscalización que ejerce la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao, respondiendo a la pregunta 5.1 los entrevistados sostienen de manera parcial que el mecanismo legal que debe utilizar un gobierno local para poder fortalecer el proceso de fiscalización y con ello poder controlar y reestructurar adecuadamente la prestación del servicio del transporte público especial, haciendo prevalecer ante cualquier situación su potestad fiscalizadora como un medio idóneo; desarrollando y fortaleciendo las capacidades que ello implica, **sería por medio de la creación e implementación de una Ordenanza Municipal**, pues en ella ante la falta de fiscalización y las deficiencias que se presentan se estaría estableciendo los lineamientos que pretende seguirla autoridad edil para poder controlar adecuadamente la prestación del servicio del transporte público especial que se desarrolla dentro de su jurisdicción.

Respecto al fundamento expresado por los entrevistados y del análisis de las ordenanzas municipales a nivel nacional, sobre mejorar el proceso de fiscalización, podemos observar que guarda relación con lo sostenido por el autor (Guzman, 2007) quien señala que “Las ordenanzas son normas de carácter general de mayor jerarquía en la estructura normativa municipal, por medio de las cuales se aprueban la organización interna, la regulación, administración y supervisión de los servicios públicos y las materias en las que la municipalidad tiene competencia normativa. **Entonces así tenemos que el dispositivo idóneo para establecer una exigencia o regulación cuya materia es de competencia de los gobiernos locales, resulta siendo la Ordenanza Municipal**”.

Lo sostenido por el autor comparte en muchos sentidos con el fundamento expresado por los entrevistados, del análisis de las ordenanzas municipales realizadas a nivel nacional, toda vez que resulta factible que se pueda mejorar el proceso de fiscalización por medio de la creación e implementación de una ordenanza municipal que rija a nivel de todo el distrito de Santiago de Cao. Por lo que estos aspectos son reconocidos por la investigación realizada, pues se apoya en todo el sentido el fundamento expresado en la presente discusión.

V. CONCLUSIONES

1. Luego de la investigación exhaustiva se ha llegado a determinar que fortaleciendo el proceso de fiscalización que ejecuta la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao, esto ayudara a reducir o controlar la informalidad que existe en el transporte público especial, en tanto que la autoridad edil ejerciendo su potestad normativa puede llegar a expedir un instrumento jurídico existente dentro de la estructura normativa de las municipalidades, para que con ello pueda desarrollar adecuados lineamientos que le permitan superar las deficiencias que presentan respecto al acto de fiscalización y con ello se vea resuelto el tema de la informalidad.
2. Se ha analizado dentro de la investigación que el fundamento central para fortalecer el proceso de fiscalización que ejerce la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao, radica básicamente en la creación e implementación de una Ordenanza Municipal que ayude a establecer adecuados lineamientos que permitan a los inspectores de transporte ejercer de manera eficiente la potestad fiscalizadora, lo cual sería sumamente ventajoso pues con ello se aria frente al tema de la informalidad existen dentro del servicio de transporte público especial, pues se lograría controlar en todos sus aspectos.
3. Se ha determinado que el proceso de fiscalización que desarrolla la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao, esta comprendía por una estructura procedimental establecida por ley, siendo esta la supervisión (vigilancia del desarrollo del transporte en mototaxi dentro del distrito), detección de infracciones (análisis minucioso sobre el cumplimiento a las normas de tránsito), imposición y ejecución de sanciones (acción de imponer una medida correctiva al infractor).
4. Se ha identificado que existen múltiples deficiencias que aquejan el desarrollo adecuado del proceso de fiscalización, primero tenemos que una de las principales deficiencias que arrojan la presente investigación es la no fiscalización por parte de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao al sector transporte público especial, pues se evidencia una falta de interés por parte de la autoridad edil en querer desarrollar adecuadamente su potestad fiscalizadora, además de que el personal administrativo – inspectores de transporte

no cuentan con la debida capacitación y tecnología que les permita desarrollar sus funciones de la mejor manera posible

5. Se ha determinado que, al explicar la importancia del fortalecimiento del proceso de fiscalización del transporte público especial, este permitirá dar a entender a la autoridad edil que es necesario complementar los procedimientos instaurados dentro de la gestión municipal o los procedimientos que se encuentran establecidos por ley. El mismo que se dará mediante la creación de un instrumento jurídico que se encuentran al alcance dentro de su estructura normativa, el cual debe ser desarrollado de acuerdo al tiempo y lugar en donde se viene desarrollando el servicio de transporte público especial.
6. Se ha analizado dentro de la investigación que el factor primordial que permite el desarrollo de la informalidad en el transporte público especial está dado por la falta de gestión municipal, el mismo que se evidencia en el desinterés que muestra la autoridad edil en querer ejercer adecuadamente sus funciones, creando normas que regulen las materias deficientes y fiscalizando de manera adecuada. Pues se evidencia que más del 55% de la población de mototaxistas se encuentra inmerso en la informalidad.
7. Se ha determinado que para poder mejorar el proceso de fiscalización que desarrolla la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao es necesario la creación e implementación de una Ordenanza Municipal que rija sobre todo el distrito, pues ello permitirá establecer los lineamientos necesarios y complementarios para efectuar adecuadamente y de manera constante la potestad fiscalizadora.

VI. RECOMENDACIONES

A la Gestión Municipal:

1. Tomen en consideración los resultados a los que se ha arribado en la presente investigación, puesto que se está evidenciando una serie de deficiencias que presentan al momento de efectuar su potestad fiscalizadora sobre el transporte público especial, los mismos que deben ser solucionados por ustedes haciendo uso del ejercicio de la potestad normativa como actividad principal, para ello se deberá emitir una Ordenanza Municipal con la finalidad de ampliar, modificar, complementar y establecer nuevos lineamientos para poder fortalecer el proceso de fiscalización establecido por Ley, con el único fin de poder controlar adecuadamente la informalidad que se está presentando dentro del distrito de Santiago de Cao.
2. Ampliar el número de fiscalizadores para que puedan efectuar el acto de fiscalización interviniendo en cualquier parte de la jurisdicción del distrito de Santiago de Cao a los conductores que infringen las normas de tránsito, previamente se debe evaluar si estos cumplen con los requisitos establecidos en el Manual de Perfiles de Puestos -MPP, aprobada mediante Resolución de Presidencia Ejecutiva N° 161-2013-SERVIR/PE, y la Ley N° 28175, Ley Marco del Empleo Público.
3. Capacitar periódicamente a los inspectores de transporte, con la finalidad de desarrollar adecuadamente sus capacidades para que puedan ejercer a cabalidad todas sus funciones y de la mejor manera posible.
4. Adoptar las medidas necesarias para el cumplimiento de la potestad fiscalizadora, creando el plan anual de fiscalización, el cual obligue al inspector de transportes emitir un informe sobre los acontecimientos suscitados y los logros alcanzados a las fechas programadas para la fiscalización.
5. Mantener un registro actualizado de los vehículos mototaxis que operan dentro del distrito, con la finalidad de poder identificar plenamente los vehículos que se encuentren operando al margen de la Ley.
6. Realizar campañas de concientización a los conductores de los vehículos menores, facilitando el acceso a la formalidad del servicio, con la finalidad de poder reducir, controlar la informalidad.

REFERENCIAS

- Marra Santisteban, B., & Delgado Compi, J. (2014). Calidad del Servicio de Transporte Público Urbano en la Ciudad del Cusco 2014. Cusco: Universidad Nacional de San Antonio Abad del Cusco.
- Arévalo, A. La regulación administrativa del transporte terrestre, a la luz de la Constitución de la República del Ecuador. (Tesis). Universidad de Cuenca, Ecuador, 2014.
- Álvarez Q. et al. La Formalización del Micro Empresario del Servicio Público de Transporte de Pasajeros y su Contribución en la Dinamización de la Economía En La Provincia de Trujillo. (Tesis). Universidad Privada Antenor Orrego. Trujillo, 2013.
- Benito, Aldea (2013). ¿Es Importante el Transporte Público? Centro de Estudios sobre Innovación y Dinámicas Educativas –CEIDE. Argentina.
- Caspher (2015). Ventajas del Transporte Público. España.
- Eduteka (2009): Los medios de Transportes. Ciencias Sociales – Economía. Colombia.
- Munera Linares, Ana María (2001). Ética Empresarial. El Sector del Transporte Urbano del Área Metropolitana del Valle de Aburra. Lima.
- Reglamento de Organización y Funciones (ROF) de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao 2016.
- Manual de Organización de Funciones (MOF) de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao 2016.
- Manual de Perfiles de Puestos (MPP) de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao.
- Sánchez Elizabeth (2014). Problemáticas en el Transporte Público. Perú.
- Vega, P., et. Tiempo de Opinión: El Metropolitano y los efectos del retorno de la gestión pública al transporte urbano, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2014.
- VIII Congreso Iberoamericano de Municipalitas, Políticas y Calidad de Servicio del Transporte Público Urbano en el Municipio Maracaibo, Ecuador 2010
- Marín, E. E. (2016). La Planeación en los Sistemas de Transporte Público como base de la movilidad urbana: caso de estudio del Municipio de Zinacantepec. México: Universidad Autónoma del Estado de México.
- Moller, R. (2013). Movilidad de Personas, Transporte Público y desarrollo sostenible en Santiago de Cali. Cali: Universidad del Valle de Santiago de Cali.

- Orosco, X. A. (2013). Mejoramiento del Servicio de Transporte Urbano Colectivo en la pista Juan Pablo II, Managua - Nicaragua. Madrid: Editorial de la Universidad Carlos III de Madrid.
- Zegarra Guzmán, Oscar. (2007). Comentarios a la Ley Orgánica de Municipalidades. Pág. 8-9, Las Ordenanzas Municipales.
- Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores Ley N° 27189.
- Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre
- Ley Orgánica de Municipalidades Perú - Ley N° 27972

Lincografía

- <http://prometheo.pe/el-procedimiento-administrativo-y-la-actividad-de-fiscalización/>
- <http://www.defensoria.gob.pe/blog/fiscalizacion-municipal/>
- [http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/D36A2560334C7AA2052580A400582744/\\$FILE/257_INFINVES79_2014_2015_prob_ser_transportes.pdf](http://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con4_uibd.nsf/D36A2560334C7AA2052580A400582744/$FILE/257_INFINVES79_2014_2015_prob_ser_transportes.pdf)
- <http://prototipo.regioncallao.gob.pe/contenidos/contenidosGRC/DATATRANSPORTE/filesContenido/file10000100.pdf>
- [https://rpp.pe/data/el-origen-del-desorden-en-las-pistas-noticia-1069402.](https://rpp.pe/data/el-origen-del-desorden-en-las-pistas-noticia-1069402)
- <https://larepublica.pe/sociedad/626538-la-solucion-para-la-crisis-del-transporte-publico-seria-una-planificacion-vial-segun-experto>

ANEXOS

ANEXO I

MATRIZ DE CONSISTENCIA

**FORTALECIMIENTO DEL PROCESO DE FISCALIZACIÓN DEL
TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL MOTORIZADO A CARGO DE LA
UNIDAD DE TRANSPORTE Y ORDENAMIENTO VIAL DE LA
MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SANTIAGO DE CAO EN EL AÑO 2017**

Variables	Conceptualización	Dimensiones	Indicadores	Técnicas e instrumentos
FORTALECIMIENTO DEL PROCESO DE FISCALIZACIÓN	Es la mejora reestructurada de un conjunto de tareas que se encuentran encaminadas a dirigir una determinada acción en busca de un objetivo que supere la deficiencia que presenta una institución pública o privada. Así misma fiscalización significa acto de fiscalizar, controlar, supervisar con criterio objetivo	DESARROLLO DEL PROCESO DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL.	Estructura, Regularización, Planificación y Ejecución adecuada de la potestad.	<ul style="list-style-type: none"> - Entrevista formal. - Observaciones - Análisis de Documentos.
		DEFICIENCIAS DEL PROCESO DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL.	Orígenes, Factores administrativos, factores normativos.	<ul style="list-style-type: none"> - Entrevista formal. - Análisis de documentos
		IMPORTANCIA DEL FORTALECIMIENTO DEL	Relevancia, desarrollo estructurado, resultados.	<ul style="list-style-type: none"> - Entrevista formal. - Análisis de documentos.

		PROCESO DE FISCALIZACIÓN		
INFORMALIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL.	De Soto (1989) El sector informal está constituido por el conjunto de personas naturales o jurídicas, dedicadas a prestar un servicio de manera ilegal, violentado la norma jurídica latente en un Estado de Derecho, cuya finalidad es perseguir su propia satisfacción de necesidad.	DESARROLLO DE LA INFORMALIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL.	Orígenes, causas, consecuencias, desarrollo de los factores y niveles.	<ul style="list-style-type: none"> - Entrevista formal. - Encuestas. - Observaciones.
		MEJORAR EL PROCESO DE FISCALIZACIÓN.	Iniciativa normativa, superación de obstáculos, regulación de la materia, resultados favorables.	<ul style="list-style-type: none"> - Entrevista formal. - Observación. - Encuestas.

ANEXO II

INSTRUMENTO DE ENTREVISTA A FUNCIONARIOS DE LA MUNICIPALIDAD DE DISTRITAL DE SANTIAGO DE CAO

I. DATOS GENERALES DEL ENTREVISTADO (A)

- **IDENTIFICACIÓN:** DR. AMADOR NEIRA SIFUENTES.
- **CENTRO DE LABORES:** MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SANTIAGO DE CAO –UNIDAD DE TRANSPORTE Y ORDENAMIENTO VIAL.
- **FUNCIÓN QUE DESEMPEÑA:** JEFE DE TRANSPORTES
- **PROFESIÓN:** ABOGADO – EXPERTO EN GESTIÓN PÚBLICA.

II. OBJETIVO DE LA ENTREVISTA

Esta entrevista está diseñada conforme a los objetivos específicos del trabajo de investigación, con la finalidad de determinar qué factores (administrativos, económicos, sociales y de gestión) son los que delimitan el fortalecimiento del proceso de fiscalización del transporte público especial motorizado de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao en el año 2017

- 1. OBJETIVO N° UNO: ¿DESCRIBIR EL PROCESO DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL MOTORIZADO DE LA UNIDAD DE TRANSPORTES Y ORDENAMIENTO VIAL DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SANTIAGO DE CAO EN EL AÑO 2017?**

PREGUNTAS:

- 1.1 ¿Diga Usted cuantos mototaxis registran dentro del Distrito de Santiago de Cao?**

A la fecha la Unidad de Transporte Y ordenamiento Vial tiene conocimiento que dentro del Distrito de Santiago de Cao existen aproximadamente 500 mototaxis. De los cuales no se tiene un registro exacto sobre su formalidad en cuanto a su circulación, ya que no se tiene un cuadro actualizado de los vehículos mototaxis que operan dentro del distrito, ni mucho menos se está trabajando de manera conjunta con las asociaciones.

1.2 ¿Desde su perspectiva, diga Usted que entiende por potestad fiscalizadora?

Bueno, la potestad fiscalizadora es el poder legal que otorga el estado a diferentes entidades públicas, quienes por medio del personal autorizado y capacitado realizan la acción de supervisar, detectar infracciones e imponer y a la vez ejecutar sanciones conforme a Ley.

1.3 ¿Diga Usted cómo la Unidad de Transportes y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao, desarrolla el proceso de fiscalización del transporte público especial dentro del distrito de Santiago de Cao?

A la fecha la unidad de transportes viene controlando de manera deficiente todo lo concerniente al transporte público en mototaxi, pues no existe por parte de la Municipalidad un cronograma que permita al fiscalizador actuar de manera conjunta con el serenazgo y la Policía Nacional y con ello efectuar su función de fiscalización, pues cabe mencionar que a la fecha dentro del distrito existe mucha informalidad en este sector.

La fiscalización está comprendida básicamente por el procedimiento establecido por Ley.

2 OBJETIVO N° DOS: ANALIZAR LAS DEFICIENCIAS DEL PROCESO DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL MOTORIZADO DE LA UNIDAD DE TRANSPORTE Y ORDENAMIENTO VIAL DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SANTIAGO DE CAO EN EL AÑO 2017.

PREGUNTAS:

2.1 ¿Desde su perspectiva sabe Usted cuales son las deficiencias que presenta los gobiernos locales (Municipalidad Distrital de Santiago de Cao) al momento de ejecutar el proceso de fiscalización sobre el transporte público especial?

Entre las deficiencias tenemos que no se cuenta con muchos inspectores municipales, no existen programas de capacitación para los conductores mototaxistas e inspectores municipales, no existe un plan para señalización adecuada de las vías públicas, no hay un plan para establecer adecuadamente los paraderos formales dentro del distrito, no se tiene un registro actualizado sobre los vehículos menores que operan dentro del distrito, no existe un cronograma o plan anual de fiscalización del transporte público especial.

Pero sobre todo una de las deficiencias que aquejan a esta municipalidad es la falta de fiscalización que existe en sí misma, ya que durante el periodo 2017-2018 no ha habido fiscalización.

Esto afecta gravemente al distrito de Santiago de Cao, ya que por falta de acción de la municipalidad existe mucha informalidad en el sector transporte en mototaxi.

2.2 ¿Cuál es el procedimiento que ha seguido la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao, para llegar a la conclusión de que existen deficiencias internas respecto al proceso de fiscalización que ejercen?

Bueno, como el gerente de transportes de esta gestión se ha hecho una análisis valorativo interno ya que somos conscientes de que no hemos tenido el plazo suficiente para poder desarrollar todas nuestras expectativas, aparte de ello hemos tenido muchas quejas por parte de los ciudadanos respecto a los conductores de vehículos menores, hemos visto en gran porcentaje los accidentes producidos por estos vehículos, las saturaciones de las vías públicas, papeletas sin cobro efectivo por infracciones de tránsito, entre otros.

3. OBJETIVO N° TRES: EXPLICAR LA IMPORTANCIA DEL FORTALECIMIENTO DEL PROCESO DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL MOTORIZADO DE LA UNIDAD DE TRANSPORTE Y ORDENAMIENTO VIAL DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SANTIAGO DE CAO EN EL AÑO 2017.

PREGUNTAS:

3.1 ¿Cree usted que se deba generar algún cambio dentro de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial, a fin de poder mejorar el proceso de fiscalización que ejerce?

Sí, soy consciente que ha esta gestión municipal le ha faltado el tiempo para concretizar todas las expectativas y proyectos en materia de transporte en mototaxi. Ya que creemos que es necesario que esta Unidad de Transporte adopte en toda medida un plan de capacitación y concientización al transportista mototaxistas, así mismo supere sus propios defectos internos. Además, es importante fortalecer el proceso de fiscalización para así controlar la informalidad que se vive dentro distrito, para ello es necesario que esta municipalidad adopte un cronograma o plan anual de fiscalización del transporte público especial para que así se pueda hacer frente a este problema.

3.2 ¿Desde su perspectiva considera usted que el procedimiento establecido para la fiscalización del transporte público especial es el más adecuado?

Bueno, la Unidad de transporte y ordenamiento vial viene actuando de acuerdo a su competencia normativa, claro está que existen muchos factores que limitan que esta potestad fiscalizadora se ejerza de manera adecuada.

3.3 ¿Cree usted que los gobiernos locales (Municipalidad Distrital de Santiago de Cao), deben fortalecer el proceso de fiscalización que ejercen sobre el transporte público especial (mototaxi)? ¿Explique cuál sería su importancia? ¿Qué beneficios de obtendrían de ello?

Si bien es cierto el proceso de fiscalización está comprendido básicamente por lo que la ley de Transporte establece, soy de la idea que todo gobierno local debe tratar de mejorar o fortalecer este proceso en cuanto a su competencia, pues son muchos los factores que demuestran las deficiencias sobre este procedimiento.

La importancia en si sería que este fortalecimiento ayudaría a la autoridad administrativa competente a ejercer su potestad de fiscalización de manera adecuada, continua, controlando, supervisando y permitiendo el desarrollo del servicio.

El beneficio primordial sería que se controlaría y se eliminaría la informalidad dentro del distrito, lo cual sería sumamente ventajoso para la población ya que se viviría en base a la seguridad y a la armonía.

4 OBJETIVO N° CUATRO: ¿ANALIZAR LOS FACTORES QUE PERMITEN EL DESARROLLO DE LA INFORMALIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL MOTORIZADO EN EL DISTRITO DE SANTIAGO DE CAO EN EL AÑO 2017?

PRGUNTAS:

4.1 ¿Por qué cree Usted que existe informalidad en el transporte público especial dentro de los gobiernos locales - Municipalidad Distrito de Santiago de Cao?

Porque el proceso de fiscalización del servicio de transporte en mototaxi no se desarrolla de manera adecuada, ya que esta unidad de transportes presenta una serie de defectos y carencias logísticas y administrativas. Así mismo hemos podido evidenciar una serie de acontecimientos delictivos por parte de estas unidades que muchas veces son manejadas por personas que no cuentan con licencia de conducir, autorización de circulación, seguro AFOCAT, son manejadas por menores de edad, entre otros hechos.

4.2 ¿Desde su perspectiva mencione cuales son los factores que permiten el desarrollo de la informalidad en el transporte público especial dentro de una determinada población – Distrito de Santiago de Cao?

Dentro del distrito de Santiago de Cao existe mucha informalidad en el sector transporte en mototaxi. Esto se desarrolla básicamente porque:

- No hay fiscalización por parte de la unidad de transporte y ordenamiento vial, más aún cuando ya se está por terminar la presente gestión, pues se evidencia una falta de interés por parte de la autoridad de querer controlar el servicio de manera adecuada.
- Porque existen muchas deficiencias internas dentro del área de transporte, ya que no se cuenta con un plan de fiscalización, no se cuenta con personal idóneo debidamente capacitado, no tenemos identificados a ciencia cierta la cantidad de vehículos informales que operan dentro del distrito, no hay coordinación entre la Municipalidad y la Policía Nacional del Perú.
- Los conductores de los vehículos mototaxis no respetan las normas de tránsito, no cuentan con la debida reglamentación, con permiso de circulación, se estacionan en lugares donde no se han considerado paraderos de mototaxis.

4.3 ¿Cree usted que el personal a cargo del proceso de fiscalización del transporte público especial dentro del distrito de Santiago de Cao debe ser constantemente capacitado?

Sí, soy de la idea que el inspector municipal a cargo del proceso de fiscalización debe ser siempre capacitado, lo cual le permita actuar con criterios lógicos, técnicos y jurídicos al momento de la intervención sobre la comisión de una infracción a las normas de tránsito.

5. OBJETIVO N° CINCO: MEJORAR EL PROCESO DE FISCALIZACIÓN DE LA UNIDAD DE TRANSPORTE Y ORDENAMIENTO VIAL DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SANTIAGO DE CAO PARA REDUCIR LA INFORMALIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL MOTORIZADO.

5.1 ¿Cuál cree usted que debería ser el mecanismo legal que debería utilizar un gobierno local para mejorar y/o fortalecer el proceso de fiscalización del transporte público especial y con ello ayude a controlar la informalidad que se presenta en la prestación del servicio?

Lo que debería hacer un gobierno local, en este caso la municipalidad distrital de Santiago de Cao es hacer un análisis técnico, administrativo, social y jurídico dentro de su jurisdicción para que así pueda detectar todo tipo de deficiencia e identificar verdaderamente la grave problemática que se está presentando hoy en día en el sector transporte en mototaxi, para que luego de ello proceda de acuerdo a su potestad normativa a la creación e implementación de una Ordenanza Municipal acorde a nuestra realidad actual, pues ello le va permitir básicamente controlar la prestación de este servicio, extinguiendo por completo la informalidad en este rubro.

**5.2 ¿Cree usted que en la actualidad un gobierno local tiene plena capacidad para mejorar y/o fortalecer el proceso de fiscalización del transporte público?
¿Cuáles son los factores que lo permiten o impiden?**

Bueno desde mi perspectiva yo creo que sí. Para ello se tiene que tener capacidad de gestión y sobre todo la voluntad política para poder mejorar y fortalecer el proceso de fiscalización del servicio de transporte especial.

Buenos los factores que permiten son los estudios técnicos del contexto social.

Los factores que impiden son la falta de planificación.

5.3 ¿Cree usted que resulta necesario que todo gobierno local implemente dentro de su estructura normativa alguna norma complementaria que ayude a mejorar el proceso de fiscalización del transporte público?

Sí, es fundamental que todo gobierno local luego de haber hecho un estudio técnico, administrativo, social y jurídico implemente normas complementarias (Ordenanzas Municipales) para un determinado contexto social.



ANEXO III

INSTRUMENTO DE ENTREVISTA A ESPECIALISTA EN MATERIA DE TRANSPORTE PÚBLICO

I. DATOS GENERALES DEL ENTREVISTADO (A)

- **IDENTIFICACIÓN:** EDITH CHUCO GUTIÉRREZ
- **FUNCIÓN QUE DESEMPEÑA:** SUB GERENTE DE TRANSPORTE DEL GOBIERNO REGIONAL DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES DE LA LIBERTAD.
- **PROFESIÓN:** ABOGADA E INGENIERA – ESPECIALISTA EN MATERIA DE TRANSPORTE PÚBLICO.

II. OBJETIVO DE LA ENTREVISTA

Esta entrevista está diseñada conforme a los objetivos específicos del trabajo de investigación, con la finalidad de determinar la necesidad de la implementación de una norma complementaria (Ordenanza Municipal) que ayude a mejorar y a la vez fortalecer el proceso de fiscalización del transporte público especial motorizado desarrollado por la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao en el año 2017.

1. OBJETIVO N° UNO: DESCRIBIR EL PROCESO DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL MOTORIZADO DE LA UNIDAD DE TRANSPORTES Y ORDENAMIENTO VIAL DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SANTIAGO DE CAO EN EL AÑO 2017.

- 1.1 ¿Diga Usted si la Municipalidad Provincial de Trujillo tiene potestad de fiscalización sobre el transporte público especial de vehículos menores motorizados - Mototaxis?**

No, solo las municipalidades distritales tienen competencia especial para administrar y fiscalizar el servicio de transporte en mototaxi. Esta potestad es otorgada por parte del gobierno peruano mediante Ley.

1.2 ¿Diga Usted que entiende por la prestación del servicio de transporte público especial en vehículos menores motorizados? ¿Conoce la deficiencia de la prestación de este servicio?

Bueno la prestación del servicio público en mototaxi viene hacer una actividad de índole económica que se desarrolla en las pequeñas y grandes ciudades de nuestro país. Esta actividad permite el sustento económico por parte de algunas familias peruanas.

Existen muchas deficiencias que aquejan el servicio de transporte en mototaxi tales como inseguridad, informalidad, la no regularización del vehículo, falta de reglamentación, poca señalización de las vías, entre otras cosas

1.3 ¿Cree usted que en la actualidad los gobiernos locales desarrollan adecuadamente el proceso de fiscalización sobre el transporte público?

Los gobiernos locales no realizan de manera adecuada el proceso de fiscalización sobre los vehículos menores mototaxis, pues carecen de elementos logísticos, como normativos actualizados a su realidad, en muchos casos no tienen un plan anual de fiscalización, lo cual no le permite fiscalizar de manera adecuada la prestación de este servicio. Hay muchas debilidades dentro de cada institución pública, que no permiten hablar que los gobiernos locales vienen ejecutando su potestad fiscalizadora de la mejor manera posible.

1.4 ¿Cuál cree usted que son los factores que impiden a los gobiernos locales el desarrollo adecuado del proceso de fiscalización del transporte público?

Existen muchos factores que limitan a las municipalidades distritales a desarrollar adecuadamente su potestad fiscalizadora. En primer lugar el factor de componentes electrónicos que ahora en nuestros tiempos existen y que lamentablemente no cuentan las municipalidades, pues con ello podrían mejorar las acciones de fiscalización ya que con ello se ayudaría a obtener los medios de prueba suficientes para que pueda evaluarse y determinarse si se ha cometido una determina infracción, en segundo lugar tenemos que muchas de las municipalidades distritales no cuentan con un gran número de inspectores

municipales completamente capacitados para ejercer la acción de fiscalización pues no se logran abastecer dentro de una determinada población.

Y como tercer y último factor es que hay estudios que han determinado de que en la actualidad los gobiernos locales en este caso las municipalidades distritales no cuentan con una debida planificación que contenga un estudio generalizado contenido en un expediente técnico que le permita obtener un diagnóstico del desarrollo del transporte en mototaxi dentro de sus localidades.

1.5 ¿De qué manera cree usted que en el Perú la autoridad administrativa ejercer su potestad fiscalizadora respecto al desarrollo del transporte público?

Bueno, no es ajeno a la realidad mencionar que en muchos casos la autoridad administrativa ejerce su potestad fiscalizadora de manera deficiente, ya que existe un desconocimiento total por todo lo que implica ejercer la potestad fiscalizadora, pues ello se deriva del desconocimiento del texto normativo.

1.6 ¿Cree Usted que los gobiernos locales deben implementar normas complementarias (Ordenanzas Municipales) que ayuden a reestructurar y mejorar su potestad fiscalizadora respecto al transporte público?

Las leyes nacionales que se dictan son base para que partir de ello se disgreguen a una norma especial o específica. Las municipalidades atendiendo a sus realidades deben elaborar y a la vez adecuar mediante ordenanzas municipales el tema de la administración de ese servicio. Existen en el Perú municipalidades que a la fecha no cuentan con ordenanzas municipales acorde a su realidad pues debido a esto no pueden desarrollar su regularización y fiscalización mediante la implementación de manera adecuada.

Con las ordenanzas municipales se pueden regular las tablas de infracciones, su reglamento de fiscalización, su protocolo de intervención en acciones de fiscalizaciones, tasas sobre infracción y crear un plan anual de fiscalización).

2. OBJETIVO N° DOS: ANALIZAR LAS DEFICIENCIAS DEL PROCESO DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIALMOTORIZADODE LA UNIDAD DE TRANSPORTE Y ORDENAMIENTO VIAL DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SANTIAGO DE CAO EN EL AÑO 2017.

2.1 ¿Desde su perspectiva sabe Usted cuales son las deficiencias que presenta los gobiernos locales (Municipalidad Distrital de Santiago de Cao) al momento de ejecutar el proceso de fiscalización sobre el transporte público especial?

Existen muchas deficiencias por parte de los gobiernos locales en el ejercicio de su potestad fiscalizadora, entre ello tenemos que los inspectores de tránsito no están debidamente capacitados, o en su mayoría los gobiernos locales no cuentan con un gran número de estos, también tenemos que no existe la tecnología implementada dentro de las municipalidades, no hay un plan anual que ayude a los gobiernos locales ejercer de manera coherente, coordinada y de manera conjunta con la Policía Nacional del Perú el acto de fiscalización.

2.2 ¿Cuál cree usted que debe ser el procedimiento que debe seguir un gobierno local para detectar deficiencias internas en el ejercicio de su potestad fiscalizadora respecto al transporte público?

Bueno lo primero que debe hacer un gobierno local es hacer una evaluación interna, y a partir de ello realizar un análisis sobre sus deficiencias. Muchas municipalidades no tienen una estructura consolidada que les permita funcionar de manera adecuada. Además de ello debes tener en cuenta que en el Perú existen muchas debilidades internas dentro de los gobiernos locales provenientes de los escasos recursos que dota el Estado y de la poca capacidad de gestión.

3. OBJETIVO N° TRES: EXPLICAR LA IMPORTANCIA DEL FORTALECIMIENTO DEL PROCESO DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL MOTORIZADO DE LA UNIDAD DE TRANSPORTE Y ORDENAMIENTO VIAL DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SANTIAGO DE CAO EN EL AÑO 2017.

3.1 ¿Cuál cree usted que serían las ventajas de mejorar y/o fortalecer el proceso de fiscalización del transporte público ejercido por los gobiernos locales?

Bueno serían muchas las ventajas que traería consigo si un gobierno local logra fortalecer o mejorar su potestad fiscalizadora sobre el transporte público. Entre ellos tenemos que se lograría reestructurar y tener un control adecuado de la prestación de este servicio. Se reduciría en un gran porcentaje la informalidad que existe dentro de su población, se permitiría la tranquilidad de la población,

la localidad se mostraría como una zona segura para la prestación de este servicio, se reduciría los altos índices de accidentes de tránsito, entre otros.

3.2 ¿Cuál cree usted que sería el medio idóneo para informar a los gobiernos locales sobre la importancia del fortalecimiento del proceso de fiscalización del transporte público?

Bueno, luego de haber realizado un estudio técnico, administrativo y normativo de todo lo concerniente al transporte público que se desarrolla en una determinada localidad, el medio idóneo sería brindar charlas orientadoras respecto al análisis o estudio realizado. En este caso podrías sustentar tu investigación y dar a conocer tus resultados, pues esto sería muy ventajoso para las municipalidades ya que se realizaría a bajo costo.

3.3 ¿Cree usted que los gobiernos locales (Municipalidad Distrital de Santiago de Cao), deben fortalecer el proceso de fiscalización que ejercen sobre el transporte público especial (mototaxi)? ¿Explique cuál sería su importancia? ¿Qué beneficios de obtendrían de ello?

Si deben fortalecer el proceso de fiscalización, pues no basta actuar solamente con lo que ya se ha establecido por Ley, cada gobierno local debe adecuar sus normas de acuerdo a las propias necesidades de su población.

La importancia sería que, teniendo un proceso fortalecido o mejorado, la fiscalización sobre los mototaxis sería de manera planificada, pues con ello se podrá controlar adecuadamente la prestación de este servicio.

El beneficio que se obtendría de este fortalecimiento sería que se superaría todo tipo de problema que aqueje a este servicio, se controlaría su informalidad, se desarrollaría un servicio seguro y confiable, se ejecutaría la fiscalización de la manera más profesional posible y eso mejoraría incluso la imagen institucional de la municipalidad y la gestión que este gobernando.

4. OBJETIVO N° CUATRO: ¿ANALIZAR LOS FACTORES QUE PERMITEN EL DESARROLLO DE LA INFORMALIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL MOTORIZADO EN EL DISTRITO DE SANTIAGO DE CAO EN EL AÑO 2017?

4.1 ¿Por qué cree Usted que existe informalidad en el transporte público especial dentro de los gobiernos locales - Municipalidad Distrito de Santiago de Cao?

Bueno básicamente esto se debe por el inadecuado control sobre el transporte público por parte de la autoridad administrativa, el desinterés por parte de esta de querer regular todo lo concerniente a su competencia, el incremento excesivo de los vehículos motorizados, en este caso los mototaxis, desconocimiento total a las normas de tránsito, entre otras cosas.

4.2 ¿Desde su perspectiva mencione cuales son los factores que permiten el desarrollo de la informalidad en el transporte público especial dentro de una determinada población – Distrito de Santiago de Cao?

Básicamente son:

- La carencia en la fiscalización, los problemas que se tienen al momento de fiscalizar.
- Muchas veces hay un claro desinterés por parte de la autoridad administrativa en querer regular este servicio.
- El desconocimiento de la ley, la autoridad debe saber que existe ya un procedimiento de fiscalización y que por lo tanto se debe actuar en base a ello, sin necesidad de estar complicándose.
- Las municipalidades no cuentan con personal capacitado, dotados de logística.
- No se identifican verdaderamente cuales son los vehículos motorizados que se encuentra inmersos en la informalidad.
- No se sanciona a los vehículos informales como debería ser.
- Son los mismos conductores de estos vehículos quienes a pesar de conocer que deben contar con una determinada documentación no lo hacen.
- El conductor peruano tiene la mala costumbre de querer hacer lo que se le da la gana con respecto al servicio que brinda, pues se estaciona en donde quiere, no paga su AFOCAT, maneja en vías contrarias.
- Los conductores utilizan estos vehículos para cometer actos delictivos.

4.3 ¿Cuál cree usted que son los factores que permiten el desarrollo de la informalidad en el transporte público?

Bueno existen muchos factores, entre ellos tenemos: el desconocimiento del texto normativo, la falta de capacidad de gestión, la voluntad de la administración de querer resolver un determinado problema, una inadecuada planificación, un inadecuado control de transportistas, deficiencias administrativas, no contar con

un plan anual operativo de fiscalización, la no coordinación con la policía nacional para elaborar un plan para erradicar la informalidad, entre otros.

5. OBJETIVO N° CINCO: MEJORAR EL PROCESO DE FISCALIZACIÓN DE LA UNIDAD DE TRANSPORTE Y ORDENAMIENTO VIAL DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SANTIAGO DE CAO PARA REDUCIR LA INFORMALIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL MOTORIZADO.

5.1 ¿Cuál cree usted que debería ser el mecanismo legal que debería utilizar un gobierno local para mejorar y/o fortalecer el proceso de fiscalización del transporte público especial y con ello ayude a controlar la informalidad que se presenta en la prestación del servicio?

Primero para que un gobierno local haga uso de la potestad normativa que posee, debe realizar un estudio técnico acorde a la necesidad de la población, el cual le va a permitir determinar cuál es la vía idónea para reestructurar una determinada materia, luego de ello debe reflejar su resultado a modo de solución en un instrumento jurídico, en este caso a nivel distrital sería crear e implementar una ordenanza municipal que ayude a fortalecer la potestad de fiscalización sobre el transporte en mototaxi, pues ello le va a permitir controlar de manera eficiente la prestación del servicio.

5.2 ¿Cree usted que todo gobierno local debe mejorar de manera permanente su potestad fiscalizadora?

Claro que sí, un gobierno local se encuentra siempre obligado a responder ante las necesidades de su población, es por ello que en el ámbito de transporte existiendo informalidad en la localidad se deben hacer constantemente estudios para detectar el problema en sí y con ello poder superarlo de la mejor manera posible, ya que se debe tener en cuenta que todo gobierno local tiene la potestad normativa y fiscalizadora, los cuales ameritan constantemente ser mejoradas.

5.3 ¿Cuáles son los factores que influyen para que un gobierno local mejore su proceso de fiscalización del transporte público?

Básicamente es la necesidad de querer controlar de la mejor manera posible la prestación de este servicio dentro de su jurisdicción. El querer reducir los índices de informalidad, adecuar un mejor procedimiento para que a través de ello se

refleje el resultado de mantener la seguridad y la tranquilidad de la población en general.

ANEXO IV

INSTRUMENTO DE ENTREVISTA A ESPECIALISTA EN MATERIA DE TRANSPORTE PÚBLICO

I. DATOS GENERALES DEL ENTREVISTADO (A)

- **IDENTIFICACIÓN:** LICENCIADO JUAN NEISER RODRÍGUEZ
- **FUNCIÓN QUE DESEMPEÑA:** SUB GERENTE DE SEGURIDAD VIAL DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE TRUJILLO.
- **PROFESIÓN:** ESPECIALISTA EN TRANSPORTE PÚBLICO.

II. OBJETIVO DE LA ENTREVISTA

Esta entrevista está diseñada conforme a los objetivos específicos del trabajo de investigación, con la finalidad de determinar la necesidad de la implementación de una norma complementaria (Ordenanza Municipal) que ayude a mejorar y a la vez fortalecer el proceso de fiscalización del transporte público especial motorizado desarrollado por la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao en el año 2017.

1. OBJETIVO N° UNO: DESCRIBIR EL PROCESO DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL MOTORIZADO DE LA UNIDAD DE TRANSPORTES Y ORDENAMIENTO VIAL DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SANTIAGO DE CAO EN EL AÑO 2017.

1.1 ¿Diga Usted si la Municipalidad Provincial de Trujillo tiene potestad de fiscalización sobre el transporte público especial de vehículos menores motorizados - Mototaxis?

Bueno de acuerdo a Ley no se tienen esa potestad, solo las municipalidades distritales tienen competencia para administrar y fiscalizar el servicio de transporte en mototaxi.

- 12 ¿Diga Usted que entiende por la prestación del servicio de transporte público especial en vehículos menores motorizados? ¿Conoce la deficiencia de la prestación de este servicio?**

Bueno, es la realización de una actividad económica, que en la actualidad presenta muchas deficiencias, pues una de ellas está dada por causas de la informalidad, ya que no es ajeno que en varios distritos de nuestro país la prestación de este servicio se desarrolle de manera inadecuada.

- 13 ¿Cree usted que en la actualidad los gobiernos locales desarrollan adecuadamente el proceso de fiscalización sobre el transporte público?**

Bueno, yo estoy casi seguro que en un 50% los gobiernos locales no desarrollan de manera adecuada su potestad fiscalizadora, ya que no existe una planificación estructurada sobre su ejecución. Hay lugares en nuestro país donde ni siquiera los gobiernos locales han ejercido su potestad fiscalizadora durante todo el año.

2. OBJETIVO N° DOS: ANALIZAR LAS DEFICIENCIAS DEL PROCESO DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL MOTORIZADO DE LA UNIDAD DE TRANSPORTE Y ORDENAMIENTO VIAL DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SANTIAGO DE CAO EN EL AÑO 2017.

- 21 ¿Desde su perspectiva sabe Usted cuales son las deficiencias que presenta los gobiernos locales (Municipalidad Distrital de Santiago de Cao) al momento de ejecutar el proceso de fiscalización sobre el transporte público especial?**

Claro que, si conozco, en la actualidad los gobiernos locales presentan muchas deficiencias respecto a la ejecución de su potestad fiscalizadora, entre ellos tenemos que muchas veces estos no tienen adecuadamente un plan de acción, no existe una planificación, y sobre todo no cuentan con un plan anual de fiscalización, pues esto les sirve básicamente como un cronograma de fechas para la ejecución obligatoria del proceso de fiscalización, bajo responsabilidad administrativa.

No es un tema ajeno a nuestra realidad que dentro de las poblaciones alejadas a las grandes ciudades no existe básicamente fiscalización por parte de los gobiernos municipales, lo cual vendría hacer una de las principales deficiencias que se muestran en un proceso de fiscalización.

22 ¿Cuál cree usted que debe ser el procedimiento que debe seguir un gobierno local para detectar deficiencias internas en el ejercicio de su potestad fiscalizadora respecto al transporte público?

Bueno yo creo que básicamente el procedimiento que se debe seguir es hacer un análisis valorativo de cómo está funcionando en verdad el gobierno local, evidenciar cuáles son sus debilidades y fortalezas, evaluar con los recursos económicos y humanos con los que se cuenta.

3. OBJETIVO N° TRES: EXPLICAR LA IMPORTANCIA DEL FORTALECIMIENTO DEL PROCESO DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL MOTORIZADO DE LA UNIDAD DE TRANSPORTE Y ORDENAMIENTO VIAL DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SANTIAGO DE CAO EN EL AÑO 2017.

31 ¿Cuál cree usted que serían las ventajas de mejorar y/o fortalecer el proceso de fiscalización del transporte público ejercido por los gobiernos locales?

Bueno se tendría controlado de manera adecuada la prestación del servicio de transporte público, se reducirían los altos índices de informalidad, existiría por parte de la población en general una mayor confianza sobre la autoridad, entre otras cosas.

32 ¿Cuál cree usted que sería el medio idóneo para informar a los gobiernos locales sobre la importancia del fortalecimiento del proceso de fiscalización del transporte público?

Yo creo que un gobierno local siempre debe estar en constante capacitación, actualización y trabajo en conjunto con su población. Deben existir básicamente órganos especializados que se encarguen de dar charlas a la autoridad administrativa sobre determinadas materias, bueno en este caso afianzar a la autoridad sobre temas de fiscalización.

33 ¿Cree usted que los gobiernos locales (Municipalidad Distrital de Santiago de Cao), deben fortalecer el proceso de fiscalización que ejercen sobre el transporte público especial (mototaxi)? ¿Explique cuál sería su importancia? ¿Qué beneficios de obtendrían de ello?

La fiscalización del transporte público especial es una potestad atribuida a las municipalidades distritales, mediante la cual logran controlar el servicio de

transporte en mototaxi. Yo creo que toda municipalidad debe fortalecer el proceso de fiscalización para así poder ejecutarla de la mejor manera posible.

Bueno la importancia sería que esto ayudaría a la municipalidad a tener un mejor control sobre la prestación de este servicio dentro de su jurisdicción.

Los beneficios serían múltiples, pues se controlaría el servicio, se superaría el tema de la informalidad, se mejoraría incluso la prestación de este servicio para los propios usuarios, pues se brindaría un servicio de calidad, seguridad y confiabilidad.

4. OBJETIVO N° CUATRO: ¿ANALIZAR LOS FACTORES QUE PERMITEN EL DESARROLLO DE LA INFORMALIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL MOTORIZADO EN EL DISTRITO DE SANTIAGO DE CAO EN EL AÑO 2017?

4.1. ¿Por qué cree Usted que existe informalidad en el transporte público dentro de una determinada localidad?

Porque no existe una adecuada planificación por parte de autoridad administrativa, porque no existe una buena capacidad de gestión, porque muchas veces los candidatos que ingresan a gobernar desconocen por completo el texto normativo.

4.2. ¿Desde su perspectiva mencione cuales son los factores que permiten el desarrollo de la informalidad en el transporte público especial dentro de una determinada población – Distrito de Santiago de Cao?

Están los factores administrativos, sociales, culturales, de gestión y económicos, entre otros.

- Administrativos, porque hay un desinterés por parte de la autoridad administrativa en querer hacer bien su trabajo, no fiscaliza y si lo hace es de manera deficiente.
- Social, porque muchas veces es la misma población que permite la comisión de actos irregulares.
- Culturales, porque son los mismos conductores de los vehículos motorizados que buscan estar dentro de la informalidad al no tener la documentación al día, el conductor peruano cree que porque tiene un vehículo este le da derecho a estacionarse o circular por donde se le da la gana.
- Gestión, porque la autoridad administrativa más está interesada en otros factores, en quedar bien con su población con su gente.

- Económicos, porque muchas veces los gobiernos locales no cuentan con presupuesto para realizar la fiscalización, ya que a veces no se tiene dinero para contratar más inspectores de transporte, llevarlos a una capacitación e incluso ha habido casos en donde las municipalidades no tenían ni para la gasolina de los vehículos para ir a fiscalizar.

4.3. ¿Cree usted que el personal a cargo del proceso de fiscalización del transporte público debe ser constantemente capacitado?

Si básicamente yo soy de la idea que los fiscalizadores deben estar en constante capacitación para que así puedan entender de manera adecuada cual es el verdadero rol que cumplen dentro de la estructura de un gobierno local, además de ello logran fortalecer sus capacidades y con ello mejorar sus funciones.

5. OBJETIVO N° CINCO: MEJORAR EL PROCESO DE FISCALIZACIÓN DE LA UNIDAD DE TRANSPORTE Y ORDENAMIENTO VIAL DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SANTIAGO DE CAO PARA REDUCIR LA INFORMALIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL MOTORIZADO.

5.1 ¿Cuál cree usted que debería ser el mecanismo legal que debería utilizar un gobierno local para mejorar y/o fortalecer el proceso de fiscalización del transporte público especial y con ello ayude a controlar la informalidad que se presenta en esta misma?

Primero ante una determinada problemática que se muestra dentro de la población, se debe realizar un estudio técnico sobre la materia, básicamente se debe crear un plan que ayude a reestructurar y/o mejorar la prestación adecuada del servicio en mototaxi. Yo creo que para que un gobierno local pueda fortalecer su proceso de fiscalización debe hacer uso de la creación de una ordenanza municipal, la cual tiene que tener contenido que ayude a regularizar adecuadamente la prestación del servicio en mototaxi, pues básicamente pretender fortaleces el proceso de fiscalización que ejercen las municipalidades distritales es muy importante, ya que existe mucha deficiencia por parte de la autoridad en temas de fiscalización.

5.2 ¿Cree usted que todo gobierno local debe mejorar de manera permanente su potestad fiscalizadora?

Si, los gobiernos locales nunca deberían conformarse con lo que básicamente está estipulado en la Ley, siempre hay algo que mejorar.

53 ¿Cuáles son los factores que influyen para que un gobierno local mejore su proceso de fiscalización del transporte público?

Las protestas que realizan la población, el descontrol del transporte público, los altos índices de informalidad, de delincuencia, accidentes de tránsito entre otras

ANEXO V

INSTRUMENTO DE ENTREVISTA A ESPECIALISTA EN MATERIA DE DERECHO ADMINISTRATIVO

I. DATOS GENERALES DEL ENTREVISTADO (A)

- **Identificación:** Rómulo Monteverde Cabrera
- **Centro de Labores:** Miembro del Colegio de Abogados de la Libertad
- **Función que desempeña:** Especialista en derecho administrativo.
- **Profesión:** Abogado de Profesión.

CUESTIONARIO:

5 OBJETIVO N° CINCO: MEJORAR EL PROCESO DE FISCALIZACIÓN DE LA UNIDAD DE TRANSPORTE Y ORDENAMIENTO VIAL DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SANTIAGO DE CAO PARA REDUCIR LA INFORMALIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL MOTORIZADO.

5.1 ¿Cuál cree usted que debería ser el mecanismo legal que debería utilizar un gobierno local para mejorar y/o fortalecer el proceso de fiscalización del transporte público especial y con ello ayude a controlar la informalidad que se presenta en esta misma?

Básicamente el mecanismo legal sería la ordenanza municipal, pues en primer orden este instrumento pertenece a nuestro ordenamiento jurídico, y tiene rango de Ley.

Con la implementación de una ordenanza municipal se ayudaría a fortalecer de una u otra manera el proceso de fiscalización, ayudando a la autoridad competente a controlar la prestación de este servicio, pues debes tener en cuenta que toda ordenanza se debe a la facultad legislativa que el pueblo otorga al alcalde y regidores para que puedan legislar de acuerdo a sus facultades.

Así mismo se debe precisar que esta ordenanza municipal de tener como sustento un expediente técnico, y a la vez esta debe ser de rápida ejecución y aplicación para la satisfacción de las necesidades de la comunidad.

5.2 ¿Cuál cree usted que deben ser los criterios que debe tomar en cuenta un gobierno local para la implementación de una ordenanza municipal?

Primero se debe detectar las falencias de una determinada sociedad, ver cuáles son los verdaderos problemas en los cuales se encuentra inmerso, así mismo se debe desarrollar un expediente técnico que contenga un estudio, análisis y valoración de los hechos.

Habiendo obtenido una data sobre la problemática que se presenta en una determinada población, el gobierno local puede emitir sus ordenanzas municipales que le ayuden a superar esos problemas que anteriormente le aquejaban, estas ordenanzas sobre todo deben ser de rápida ejecución y aplicación para la satisfacción de las necesidades de la comunidad.

5.3 ¿Cree usted que la implementación de una ordenanza municipal por parte de un gobierno local ayuda a mejorar su capacidad de gestión?

Claro que sí, ya que le permitirá tener un mejor control sobre un determinado acontecimiento.

ANEXO VI
INSTRUMENTO DE ENTREVISTA A ESPECIALISTA EN MATERIA DE
TRANSPORTE

I. DATOS DEL ENTREVISTADO (A):

- **Datos generales del entrevistado:** Piero Galiani Chahua Huamani.
- **Centro de Labores:** CRPNP - Santiago de Cao – Cartavio.
- **Cargo:** Jefe de Sección Transito – SIAT.
- **Profesión:** PNP.

CUESTIONARIO:

1. OBJETIVO N° UNO: DESCRIBIR EL PROCESO DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL MOTORIZADO DE LA UNIDAD DE TRANSPORTES Y ORDENAMIENTO VIAL DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SANTIAGO DE CAO EN EL AÑO 2017.

1.1. ¿Con que frecuencia la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial de la municipalidad distrital de Santiago de Cao, coordina con la Policía Nacional del Perú la ejecución del proceso de fiscalización sobre el transporte público especial de pasajeros en vehículos menores motorizados?

Últimamente no se viene realizando fiscalización en el transporte público de mototaxis con la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao, ya que no existe un plan anual dentro del distrito que obligue a la autoridad administrativa a ejecutar su facultad fiscalizadora.

1.2. ¿Desde su perspectiva, diga Usted que entiende por potestad fiscalizadora?

Bueno, la potestad fiscalizadora es el poder legal que ejercen las entidades públicas, por medio de la Ley.

1.3. ¿Diga Usted cómo la Unidad de Transportes y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao, desarrolla el proceso de fiscalización del transporte público especial dentro del distrito de Santiago de Cao?

Básicamente tengo conocimiento que la fiscalización está comprendida por un procedimiento establecido por Ley, es decir Supervisión, Detección de Infracciones e Imposición y Ejecución de Sanciones.

Del tiempo que me vengo desempeñando en el cargo dentro del Distrito de Santiago de Cao, he podido observar que la fiscalización por parte de la municipalidad es muy precaria, no tienen en si un cronograma o un plan que los ayude a ejecutar de manera adecuada esta potestad.

2. OBJETIVO N° DOS: ANALIZAR LAS DEFICIENCIAS DEL PROCESO DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL MOTORIZADO DE LA UNIDAD DE TRANSPORTE Y ORDENAMIENTO VIAL DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SANTIAGO DE CAO EN EL AÑO 2017.

2.1. ¿Diga usted si dentro del distrito de Santiago de Cao existe un plan operativo por parte de la Policía Nacional del Perú, para erradicar la informalidad en el transporte público especial de pasajeros en vehículos menores motorizados?

Bueno básicamente no existe un plan operativo para trabajar de manera conjunta con la autoridad administrativa y la población en general para así poder erradicar la informalidad en el transporte público en mototaxi.

2.2. ¿Existe o han existido dentro del distrito de Santiago de Cao actos delictivos cometidos por conductores de vehículos menores motorizados?

Si, habitualmente recurren en delitos de peligro común – conducción en estado de ebriedad, además de cometer algunas faltas entre las cuales se podría mencionar lesiones, accidente de tránsito, entre otros.

3. OBJETIVO N° TRES: EXPLICAR LA IMPORTANCIA DEL FORTALECIMIENTO DEL PROCESO DE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL MOTORIZADO DE LA UNIDAD DE TRANSPORTE Y ORDENAMIENTO VIAL DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SANTIAGO DE CAO EN EL AÑO 2017.

3.1. ¿Cuál cree usted que debería ser el rol de función de prevención de la informalidad por parte de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial?

- Primero debe ejecutar de manera adecuada y constantemente su potestad fiscalizadora.
- Debe realizar operativos coordinados en los distintos paraderos.
- Charlas y capacitación en educación vial.
- Mayor control y señalización en el distrito.

4. OBJETIVO N° CUATRO: ¿ANALIZAR LOS FACTORES QUE PERMITEN EL DESARROLLO DE LA INFORMALIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL MOTORIZADO EN EL DISTRITO DE SANTIAGO DE CAO EN EL AÑO 2017?

4.1. ¿Cuál cree usted que son los factores que determinan el incremento excesivo de la informalidad en los vehículos menores motorizados?

- La falta de control por parte de la municipalidad distrital de Santiago de Cao.
- La falta de una debida planificación de la ejecución del servicio.
- La no existencia de un plan anual que obligue la ejecución de la potestad fiscalizadora al área de transportes.
- Incremento de paraderos informales.
- Falta de señalización.

4.2. ¿Desde su perspectiva mencione cuales son los factores que permiten el desarrollo de la informalidad en el transporte público especial dentro de una determinada población – Distrito de Santiago de Cao?

- El desinterés de la unidad de transporte en querer fiscalizar.
- No se cuenta con un plan de acción.
- Hay desconocimiento por parte de la autoridad municipal sobre su potestad fiscalizadora.
- No existe un programa de concientización para los conductores de los vehículos mototaxis.
- Son muy débiles las sanciones a los conductores que infringen las normas de tránsito.
- Los conductores no cuentan con sus documentos al día.

4.3. ¿Explique usted cual es el procedimiento que sigue la Policía Nacional del Perú para la intervención de un vehículo menor motorizado informal?

- Primero se realiza el operativo inopinado en los distintos paraderos de este distrito, con la intención de identificar y sancionar a los posibles usuarios informales.

- Verificar la documentación correspondiente de dicho vehículo, de encontrarse alguna novedad y al estar en compañía del inspector municipal se procede a interponer su papeleta de tránsito, para posteriormente ser dirigido al depósito de la municipalidad – según lo establezca la medida preventiva de la sanción impuesta.

Es evidente manifestar que en lo que va del año no se ha ejecutado el proceso de fiscalización sobre los vehículos mototaxis, evidenciándose un desinterés por parte de esta gestión que ya está en su última etapa de gobierno.

5. OBJETIVO N° CINCO: MEJORAR EL PROCESO DE FISCALIZACIÓN DE LA UNIDAD DE TRANSPORTE Y ORDENAMIENTO VIAL DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE SANTIAGO DE CAO PARA REDUCIR LA INFORMALIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO ESPECIAL MOTORIZADO.

5.1. ¿Cree usted que dentro del distrito de Santiago de Cao debe existir una norma complementaria a las ya existentes a nivel nacional que ayude a reestructura la prestación del servicio de transporte público especial en vehículos menores motorizados y que permita dinamizar el proceso de fiscalización conjuntamente con la Policía Nacional del Perú?

Sí, soy de la idea que debe crearse una ordenanza municipal sustentada en un expediente técnico sobre el estudio de este servicio público, la cual permita mejorar la potestad fiscalizadora por parte de la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial en conjunto con la Policía Nacional del Perú. Ya que últimamente se está observando en el distrito que la informalidad cree diariamente exponiendo al peligro a los servidores públicos como a los usuarios de este transporte.



GUÍA TÉCNICA – ESCALA DE LIKER

DATOS GENERALES:

1. **Nombre Completo:**
2. **N° DNI:**
3. **N° de Paradero:**
4. **Dirección del paradero:**
5. **N° de placa del vehículo:**
6. **N° de tablero:**
7. **Marca del vehículo:**
8. **Color del vehículo:**
9. **Edad:**
10. **Profesión y/o ocupación:**

1. **En relación con el cuarto objetivo de la investigación sobre Analizar los factores que permiten el desarrollo de la informalidad en el transporte público especial motorizado en el distrito de Santiago de Cao en el año 2017, ¿Sobre el Proceso de Fiscalización?**

(Por favor, marca solo una casilla en cada línea)

1. Cree usted que el proceso de fiscalización que desarrolla la Unidad de Transporte y ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao es la más adecuada.

Muy de acuerdo **De acuerdo** **En desacuerdo** **Muy en desacuerdo**

2. La potestad fiscalizadora que ejerce la Municipalidad Distrital de Santiago de Cao, ha logrado combatir la informalidad que existe en el transporte en mototaxi.

Muy de acuerdo **De acuerdo** **En desacuerdo** **Muy en desacuerdo**

3. Los factores administrativos que permiten el desarrollo de la informalidad en el transporte público especial se dan por causas como: Falta de Fiscalización, Falta de planificación, falta de inspectores de transporte, por falta de voluntad de la administración de querer regular y reestructurar el servicio, entre otros.

Muy de acuerdo **De acuerdo** **En desacuerdo** **Muy en desacuerdo**

4. Los factores sociales que permiten el desarrollo de la informalidad en el transporte público especial se dan por causas como: Los conductores mototaxistas infringen las normas de tránsito (No se cuenta con tarjeta de circulación, tablero de circulación, licencia de conducir, tarjeta de propiedad, no se está afiliado a alguna asociación de mototaxis, no se tiene el seguro AFOCAT vigente), los conductores mototaxistas alteran el orden público estacionándose y circulando sus unidades vehiculares por cualquier parte del distrito, entre otros.

Muy de acuerdo **De acuerdo** **En desacuerdo** **Muy en desacuerdo**

5. Cree usted que no existe coordinación entre la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial y la Policía Nacional del Perú, para ejecutar el acto de fiscalización sobre el transporte público especial.

Muy de acuerdo **De acuerdo** **En desacuerdo** **Muy en desacuerdo**

6. Cree usted que debe regularizar el transporte público especial que brinda dentro del distrito, tramitando toda la documentación exigida por Ley.

Muy de acuerdo **De acuerdo** **En desacuerdo** **Muy en desacuerdo**

7. Cree usted que la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial deba ejecutar un plan de acción para erradicar la informalidad en el transporte público especial en todo el Distrito de Santiago de Cao

Muy de acuerdo **De acuerdo** **En desacuerdo** **Muy en desacuerdo**

8. Cree usted que la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial deba realizar campañas de concientización y capacitación para los conductores de los vehículos mototaxis.

Muy de acuerdo **De acuerdo** **En desacuerdo** **Muy en desacuerdo**

9. Cree usted la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial ha realizado un estudio exhaustivo para la ubicación de los paraderos de mototaxistas.

Muy de acuerdo **De acuerdo** **En desacuerdo** **Muy en desacuerdo**

10. Cree usted que lo más recomendable para la prestación del servicio de transporte público especial es que usted formalice su unidad vehicular.

Muy de acuerdo

De acuerdo

En desacuerdo

Muy en desacuerdo

SOBRE LOS FACTORES QUE PERMITEN LA INFORMALIDAD:

11. Sabe Usted que existe un procedimiento por el cual la Unidad de Transporte y Ordenamiento Vial ejerce su potestad fiscalizadora sobre el transporte público especial.

SI

NO

12. Sabe Usted que debe contar con toda la documentación correspondiente para que pueda ejercer el servicio de transporte público especial.

SI

NO

13. Cree usted que es necesario que su vehículo mototaxi sea formalizada.

SI

NO

14. Su vehículo mototaxi está establecido en un paradero formalizado.

SI

NO

15. Su vehículo mototaxi se encuentra en perfectas condiciones de funcionamiento.

SI

NO

16. Existe buena señalización de las vías de transporte dentro del Distrito de Santiago de Cao, que permitan la circulación adecuada de los vehículos mototaxis.

SI

NO