



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**ESCUELA DE POSGRADO  
PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN  
PÚBLICA**

Fiscalización del transporte terrestre en el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte del distrito de La Victoria,  
2021

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

Maestra en Gestión Pública

**AUTORA:**

Rivera Cullanco, Yoselin Ayme (ORCID: [0000-0002-0763-129X](https://orcid.org/0000-0002-0763-129X))

**ASESOR:**

Mg. Benavides Luksic, Luis (ORCID: [0000-0003-4001-4215](https://orcid.org/0000-0003-4001-4215))

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Gestión de Políticas Públicas

**LIMA - PERÚ**

**2022**

## DEDICATORIA

Dedico este trabajo a mis padres, a mis hermanos, por ser mi fortaleza en este largo camino de aprendizaje.

## AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios y a mi familia, por ser mi apoyo constante, y ser mi motivación para salir adelante.

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Resumen	v
Abstract	vi
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	4
III. METODOLOGÍA	16
3.1 Tipo y diseño de investigación	16
3.2 Variables y operacionalización	17
3.3 Población, muestra, muestreo, unidad de análisis	18
3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	19
3.5 Procedimientos	20
3.6 Método de análisis de datos	21
3.7 Aspectos éticos	21
IV. RESULTADOS	23
V. DISCUSIÓN	45
VI. CONCLUSIONES	47
VII. RECOMENDACIONES	49
REFERENCIAS	50
ANEXOS	52
Anexo 1. Matriz de consistencia	57

Anexo 2. Operacionalización de variables	63
Anexo 3. Instrumentos	64

## **Resumen**

El objetivo de este trabajo de investigación es determinar la fiscalización de transporte terrestre en el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte en el distrito de La Victoria, 2021, debido a que las autoridades del transporte terrestre de personas, no supervisan ni fiscalizan eficientemente.

Asimismo, es indispensable mencionar que, ante la comisión de infracciones e incumplimientos cometidos por los transportistas, los inspectores tienen la obligación de registrar en un acta de control dicha conducta, y en algunos casos impedir que estas unidades presten servicio de transporte, toda vez que, ponen en riesgo la vida de las personas que viajan en este transporte.

Se ha observado que, los transportistas no cumplen con las condiciones y requisitos de acceso y permanencia exigidas por ley, sin embargo, el poco compromiso y eficiencia de las autoridades de inspección de Sutran permiten que las unidades presten servicios de transporte, incumpliendo con los lineamientos establecidos, lo que resulta una mayor incidencia en los accidentes de tránsito.

La importancia de la investigación radica poner de manifiesto las deficiencias existentes en la fiscalización del transporte terrestre, la misma que es realizada por la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), organismo adscrito al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, considerándose una de ellas la razón de los accidentes de tránsito cometidos por los conductores y transportistas.

La investigación nos permite conocer la opinión de los transportistas y expertos en transporte sobre la fiscalización del servicio de transporte terrestre. Asimismo, buscar la forma de mejorar estas situaciones y lograr que las autoridades puedan implementar medidas eficaces para llevar a cabo una correcta fiscalización en la prestación del servicio de transporte.

Palabras claves: fiscalización, transporte, accidentes de tránsito.

## **Abstract**

The objective of this research work is to determine the control of land transport in the context of traffic accidents in transport companies in the district of La Victoria, 2021, because the authorities of land transport of people do not supervise or control efficiently.

Likewise, it is essential to mention that, before the commission of infractions and breaches committed by the carriers, the inspectors have the obligation to record said conduct in a control act, and in some cases prevent these units from providing transport services, since , put the lives of people traveling on this transport at risk.

It has been observed that the carriers do not comply with the conditions and requirements of access and permanence required by law, however, the little commitment and efficiency of the SUTRAN inspection authorities allow the units to provide transportation services, failing to comply with the guidelines. established, resulting in a higher incidence of traffic accidents.

The importance of the investigation lies in highlighting the existing deficiencies in the control of land transport, which is carried out by the Superintendency of Land Transport of People, Cargo and Goods (SUTRAN), an agency attached to the Ministry of Transport and Communications, considering one of them the reason for traffic accidents committed by drivers and carriers.

The investigation allows us to know the opinion of carriers and transport experts on the control of the land transport service. Likewise, look for ways to improve these situations and ensure that the authorities can implement effective measures to carry out a correct control in the provision of the transport service.

Keywords: inspection, transport, traffic accidents.

## **I. INTRODUCCIÓN**

La investigación titulada fiscalización de transporte terrestre en el contexto de los accidentes de tránsito en las empresas de transporte del distrito de La Victoria, 2021, se efectuó a partir de un enfoque cuantitativo.

Este problema surge a partir de la afirmación de que, debido a la ineficiente fiscalización por parte de las autoridades competentes en materia de transporte terrestre, se ha diagnosticado una alta prevalencia de accidentes de tránsito generados por las empresas de transporte terrestre quienes cuentan con sus agencias en el distrito de La Victoria.

La entidad encargada de supervisar a las empresas de transporte es la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN); sin embargo, se ha determinado que los inspectores no realizan su trabajo de manera efectiva, ya que la falta de supervisión hace que los transportistas y conductores de las empresas de transporte no cumplan con el Reglamento de Tránsito y/o el Reglamento Nacional de Administración del Transporte Terrestre.

Las causas de los accidentes de tránsito básicamente, se sustentan en el hecho de que los conductores de las empresas de transporte superan la velocidad permitida, debido a las distracciones mientras están detrás del volante.

Asimismo, también se atribuye responsabilidad a los inspectores de transporte pues no cumplen con sus funciones de fiscalización a los transportistas, en muchos casos se ha advertido que, ante la verificación de una falta no proceden con la imposición de un acta de control la cual conlleva a una sanción pecuniaria y una medida preventiva, sino por el contrario caen en la corrupción y permiten que continúen con el servicio.

El objetivo de este trabajo es determinar la fiscalización del transporte terrestre en el contexto de los accidentes de tránsito en las empresas de transporte dentro del distrito de La Victoria, 2021.

Debido a la falta de capacitación que se les debe proporcionar a los conductores y transportistas, estamos en condiciones de constatar que, es otra de las causas de



los accidentes de tránsito, toda vez que, es necesario brindar a información correspondiente respecto a los lineamientos de las normas del transporte.

La inspección a las empresas de transporte terrestre no siempre se realiza de manera consistente y correcta, puesto que, existen casos donde los inspectores de transporte se dirigen a los terminales terrestres para supervisar que cada bus se encuentre en correcto funcionamiento y cumpla con las condiciones de acceso que exige la ley, pero, en esta acción de inspección se detectan sobornos y corrupción, y falta de profesionalismo en el cumplimiento de sus funciones.

Lo anterior se relaciona con la inspección que se realiza en las escalas comerciales, puntos de control y redes viales, donde la SUTRAN es la autoridad capacitada para vigilar el cumplimiento de las normas.

Por otro lado, es necesario señalar que los conductores de las agencias de transporte se desentienden de las vidas que transportan en su unidad, entre otros factores que conllevan a que se excedan en la velocidad, como por ejemplo efecto del alcohol o las pastillas, y esto se genera porque no existe el debido control y supervisión por parte de la Superintendencia de Transporte, Carga y Mercancías (SUTRAN), asimismo, es muy posible que el deber recaiga en las propias empresas de transporte, a través de su personal de operaciones.

Por este motivo, es imprescindible ampliar esta misión de investigación, en la que se destacan las deficiencias imperantes que se determinan porque no se realizan una adecuada fiscalización en materia de transporte terrestre.

## II. MARCO TEÓRICO

El estudio de investigación en el sustento de las variables tiene en cuenta algunos antecedentes de estudio internacionales, nacionales y locales.

Nalvarte Balmaceda (2018) realizó un estudio titulado inspección al transportista marítimo en función al tamaño de las agencias dentro de la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016, para lograr el grado de maestro en gestión pública, señala que, el motivo de esta tesis se convirtió en darse cuenta de cuál es la finalidad de la inspección al servicio de transporte terrestre de pasajeros dentro de la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016, es una investigación de tipo descriptiva comparativa de estudios de diseño no experimental y corte longitudinal. Con esta tesis se buscó verificar la prevalencia que existe en las empresas de acuerdo a su tamaño, es decir, los accidentes de tránsito que se producen de acuerdo al tamaño de las empresas. Los resultados han determinado un mayor porcentaje de infracciones en las pequeñas empresas como resultado de las inspecciones del servicio.

Las grandes empresas de transporte tienen una menor incidencia de contravenciones a la norma, en comparación con las medianas y pequeñas empresas de transporte, asimismo, las infracciones que representan condiciones de riesgo en la ejecución del servicio son de mayor aplicación en las pequeñas y medianas empresas.

Gaspar Marca (2015), en su investigación de tesis titulada "supervisión, fiscalización y sanciones en temas de informalidad y accidentes de tránsito dentro de la SUTRAN Huancayo", para adquirir la licenciatura de experto en antropología, tiene como objetivo importante demostrar que debido a la informalidad en los problemas de transporte, se generan lesiones en los pasajeros, debido a que estas agencias no actúan de acuerdo con lo establecido en el D.S 017-2009 MTC y modificaciones establecidas en el Art. 111 y 112. Estos hechos se han demostrado a través de las

visitas inopinadas que realizan los inspectores, quienes examinan la situación y recogen registros de esta informalidad y la forma en que influye en los accidentes de tránsito. Por otro lado, este estudio concluye que, ante tanta informalidad en el transporte terrestre de pasajeros, es necesario que el Estado intervenga y ejecute acciones para combatir dicho escenario.

Lázaro Iglesias (2016), en su tesis titulada las consecuencias sobre el conductor de las nuevas modificaciones normativas en materia de tráfico y seguridad vial, para la obtención del título de doctor en Tráfico y Seguridad Vial, en la universidad de Valencia, el objetivo principal de esta tesis es demostrar las modificaciones normativas en materia de Tráfico y Seguridad Vial realizadas dentro de la ciudad de Valencia, que han sido capaces de repercutir sobre el usuario desde un punto de vista mundial y legal; esto es, desde la adquisición de autorizaciones y requisitos para obtener la licencia de conducir hasta las consecuencias de una conducta infractora. En particular, se observa la lucha contra las lesiones de los pasajeros y sus consecuencias. Como se ha indicado anteriormente, dada su importancia para la eficacia de las medidas orientadas a los infractores de tráfico, se propuso englobar en esta tesis una investigación empírica con el objetivo de acumular la valoración de los asistentes a las guías de atención y reeducación vial en el marco del sistema de licencias por puntos. Dentro de esta evaluación mediante la valoración de los resultados de las encuestas, se pretende recoger componentes específicos que incluyen el orgullo de tendencia y personal, así como la valoración del medio y de los formadores, todo ello con el fin de reflexionar sobre la consecución de la causa sensibilizadora y reeducadora de los citados cursos.

Tejada Rodríguez (2010) en su tesis sobre la responsabilidad civil en los incidentes de tránsito, con singular conexión con la normativa salvadoreña y la regulación comparada tiene su partida dentro de la responsabilidad civil que surge de un accidente de tránsito, al obtener el título de médico de la Universidad Autónoma de Barcelona, se refiere a los daños y perjuicios resultantes tras la ocurrencia de un accidente de tránsito, debe ser reparado por el causante de la responsabilidad, en virtud de cualquiera de los sistemas de responsabilidad civil que contempla el

derecho fantástico, pudiendo cumplir esta obligación, en determinados supuestos, la propia Administración o una entidad aseguradora, bajo la modalidad de seguro voluntario o cobertura obligatoria de responsabilidad civil. Está dispuesto a demostrar la implicación del Estado, que es el mejor organismo que debe garantizar un tránsito potente y seguro para los ciudadanos, ofrecer garantías de seguridad, y tener que asegurar adicionalmente que las señales de tráfico estén en funcionamiento, así como las carreteras, y en general que tanto los conductores como los peatones cumplan con las directrices que rigen el transporte. Por otra parte, el presente trabajo trata de analizar la responsabilidad civil generada por un accidente de tráfico, y los daños que pueden derivarse de un accidente de tráfico, así como los principales criterios para su valoración y cuantificación y las modalidades para su debida reparación, alcanzando los daños físicos, materiales y éticos, con especial énfasis en el dispositivo de valoración del daño privado, contemplado en la legislación española.

Para Tirado Barrera (2018), la potestad sancionadora de supervisión o fiscalización se rige por numerosas normas reglamentarias, las cuales están revestidas de rangos del sistema ejecutivo, que incluyen lineamientos legales, decretos legislativos y normas reglamentarias, además de resoluciones emitidas con el auxilio de organismos técnicos o de control. Es fundamental conocer las funciones de las autoridades de la administración pública, para que de esta manera se pueda realizar un correcto ejercicio de sus cargos.

Fernández (2002) indica que la fuerza sancionadora tiene la causa de asegurar que los movimientos sean constantemente correctos y se preocupen por manipular de acuerdo con las disposiciones de las leyes o lineamientos que permiten un acto administrativo, así mismo, se deben incluir todas las acciones relacionadas con la restitución de la legalidad. Esta idea tiene que tener como referencia la premisa con reconocer su causa institucional, que todo estado de derecho posee, porque garantiza la protección de un interés de tendencia revestido dentro del cuidado de los derechos esenciales.

Según Bermejo (2019), señala que las Administraciones están facultadas para recabar estadísticas, comprobar, evidenciar, mirar, verificar, entre otras actividades en tendencia; es decir, que las personas físicas o jurídicas están obligadas a ajustarse de alguna manera o a través de las políticas previstas en la normativa con todo lo ordenado.

Para Alenza (2017) la fiscalización ya no se inicia con la denuncia, pues los operadores administrativos actúan e inician la inspección en cada establecimiento de oficio o mediante visitas inopinadas. Hay que tener en cuenta que no cualquier tipo de denuncia tiene resultados vinculantes, sin embargo, las denuncias que reúnen indicios suficientes sí obligan a la Administración a realizar los movimientos pertinentes para afirmar si se encuentra fundada y en consecuencia iniciar las inspecciones o presentando la queja si no hay indicios racionales de irregularidades.

Según García (2016), las directrices que regulan la inspección están relacionados con el control y el cumplimiento de la normativa. En la inspección, la administración examina exhaustivamente cada conducta realizada por los administrados, ello con la finalidad de asegurarse que se cumplirá con los lineamientos de la norma y teniendo en cuenta ello, se diseñará un plan adecuado para contrarrestar todo tipo de transgresiones.

Para Fernández (2002), la actividad inspectora, se refiere a toda actividad esencialmente autónoma y autoritaria, está sometida al principio de legalidad administrativa, en virtud del cual se exige una adecuada cobertura legal, es decir, la atribución por Ley a la Administración de la potestad inspectora sobre una determinada materia, sector o ámbito, concretando su ámbito, extensión y fines a proteger, sin perjuicio de reconocer, por supuesto, la conveniencia de un posterior desarrollo reglamentario de determinados aspectos de la actividad inspectora.

Según Morón (2018), el interés de la inspección no se limita a una insignificante característica de vigilancia destinada a prevenir peligros y daños, sino que debe poner en marcha y, si es imprescindible, adoptar los mecanismos de reacción previstos en la ley frente a la transgresión de la legalidad administrativa y, en particular, para restablecer el orden perturbado. La afición administrativa a la

inspección. Esto se relaciona a la vez con el problema de las llamadas medidas correctoras.

La organización mundial en el año 2004, consideraba que las lesiones de los ciudadanos eran mortales mientras al menos un hombre o una mujer muriera en las proximidades del suceso a causa del mismo. En 2009, se produjeron 1.635 accidentes de tránsito mortales, lo que representa el 1,6% del total de lesiones registradas.

Los accidentes de tránsito suelen dejar víctimas mortales y daños materiales que afectan a los automóviles implicados y, normalmente, a los bienes privados. Hay más de 86 mil personas heridas en accidentes relacionados al tránsito, lo que representa 296 personas heridas por cada 100 mil habitantes.

Díaz (2015) En cuanto a la problemática de la promoción de una cultura de prevención de accidentes, se pierde una estrategia nacional y multisectorial, lo que significa que todos los establecimientos públicos y privados representativos tienen que articularse con un motivo común, que será la promoción de una subcultura de prevención de coincidencias; ya que las cifras sugieren que ahora no basta con el aumento de la base carcelaria, o la creación de organismos supervisores y desconcentrados, la estrategia de promoción tiene que ser multisectorial; teniendo como objetivo esencial, trabajar con las nuevas generaciones para que estas, sean las que en su forma de vida, interioricen el reto de la prevención como formas de lesiones en lo popular. En cuanto a las conclusiones tenemos: La forma de vida de la prevención de accidentes es el conjunto de informaciones y habilidades que un personaje o varios individuos (grupos) deben poseer que les permitan (de sus movimientos) limitar el peligro laboral, o genuinamente el azar, en cuanto a la ocurrencia de algún tipo de lesiones que pueden motivar lesiones menores o extremas, incluso la muerte.

Verastegui (2010) manifiesta que la fiscalización es una actividad que desarrollan por los organismos encargados de la revisión y vigilancia de la actividad administrativa, además señala que debería buscarse la simplificación de los actos

administrativos, así como la sistematización para un correcto desarrollo de la supervisión y fiscalización.

Cassagne (2016) respecto a las medidas correctivas se pueden conceptualizar como aquella herramienta que servirá a la administración estatal, para que pueda perfeccionar los actos administrativos, a través de una correcta aplicación de medida en la que se pueda solicitar que, en un periodo establecido el administrado efectúe una corrección de sus actos, mediante sanciones o amonestaciones.

Según el Reglamento Nacional de Tránsito aceptado mediante el Decreto Supremo N° 016-2009, en su artículo 160º, establece que la fuerza motriz no debe propulsar un vehículo a una velocidad superior a la razonable y prudente, en virtud de las situaciones de tránsito presentes en una avenida, considerando los riesgos y peligros existentes y viables. En cualquier caso, la velocidad debe ser inclusiva para permitirle manipular el automóvil de manera que pueda evitar lesiones.

Asimismo, el artículo 161º de la misma ley establece que la fuerza motriz de un automóvil debe disminuir su velocidad al acercarse o cruzar intersecciones, túneles, calles y puentes congestionados, al transitar por pendientes, al acercarse y tomar una curva o camino convergente, al transitar por una calle estrecha o sinuosa, al encontrarse con un automóvil que circule en sentido contrario o cuando existan peligros especiales respecto de peatones o de otros automóviles o por motivos climáticos o situaciones únicas de la calle.

Por otro lado, el artículo 120º regula que la autoridad competente, en condiciones generadas por la congestión de transeúntes y/o la contaminación, podrá restringir o limitar la circulación de motores o variedades de vehículos en regiones positivas o vías públicas.

Es importante precisar que el artículo 121º vuelve a referirse a que la autoridad capacitada, cuyo objetivo es preservar la seguridad vial, el entorno y el desplazamiento de las unidades, podrá adicionalmente establecer lo siguiente en las áreas permitidas, dando prioridad al transporte público de pasajeros y

asegurando su desarrollo: a) Vías o carriles de flujo exclusivo u obligatorio. B) Direcciones de tráfico diferenciadas o únicas para una calle determinada en horas o fechas concretas y llevar los desvíos pertinentes. C) Estacionamiento alterno o de modalidad diferente, de acuerdo con la vecindad, forma o supervisión,

Bambaren (2016) afirma que los tres niveles de prevención son el nivel número uno, en el que no se produce el problema; el nivel dos, en el que se interviene rápidamente mientras se produce la molestia; y la etapa terciaria, en la que se produce la rehabilitación; nos da una base para reglamentar las intervenciones planteadas y perfeccionadas por la zona de salud, en la que las máximas intervenciones han tenido lugar en la segunda etapa y es kilométrica en cuanto a la rehabilitación; sin embargo, en estos días se ha involucrado en la prevención primaria, donde se busca acumular la atención del riesgo de conducir bajo el efecto del consumo de alcohol.

Santamaria (2016) Es esencial destacar la realidad de que, dentro de los primeros niveles de movimiento, se quiere una técnica multisectorial con participación de la sociedad civil. En este sentido, el Estado utiliza su poder para restringir, dentro de los límites constitucionales, los intereses privados, monetarios y personales, tratando de lograr ajustes en la conducta y el comportamiento a través de la educación, los incentivos y la disuasión, además de las leyes que buscan exigir un diseño de producto más seguro (requisitos de seguridad y normas oblicuas a través de sistemas de proscripción) o que modifican la información (restricciones de comercialización), afectan a los factores físicos (planificación de la ciudad y los códigos de vivienda) y los componentes de la empresa (inspecciones y licencias).

Sánchez (2018) refiere que la seguridad vial es un tipo de proceso en el que se articulan políticas, estrategias, procedimientos, normativas, plan de participación social, gestión a nivel local, regional, con el único fin de salvaguardar los intereses y derechos de los ciudadanos que acceden al sistema de tránsito, en un marco de respeto a sus derechos fundamentales será posible si se consideran tácticas de intervención como por ejemplo legislación, ingeniería vial, programas educativos,



atención de rescate y emergencia, políticas públicas locales, participación social, gestión local, descentralización e ingeniería.

La comprensión de la lógica de la seguridad vial requiere enmarcarla en el sistema de tránsito vial, como su escenario inmediato, que considera las variables del contexto: cultural, político, económico, tecnológico, social y de salud pública, en el funcionamiento de dicho sistema.

Para el Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico – OCDE(2015), señala que cuando nos referimos a cómo evitar los accidentes de tránsito, es una afirmación que definitivamente puede entenderse como engañosa. En primer lugar, el objetivo no es evitar que se produzca un accidente, sino reducir la probabilidad de que se produzca. El análisis de los factores de riesgo en los accidentes de tráfico revela su diversidad. Por último, no se trata tanto de prevenir el accidente en sí, sino su resultado sobre las personas, esto puede lograrse, aunque no se evite el accidente. Para reducir la probabilidad de que se produzcan accidentes o lesiones, se pueden emplear diversas estrategias, que varían, entre otras cosas, según el tipo de accidente, el grupo implicado, etc.

Por otro lado, el tipo de intervención empleada como la educación, legislación, mantenimiento, entre otros. Así también como principios generales, las estrategias no deben orientarse necesariamente por la importancia asignada a los factores de riesgo ni por el momento en que participan en la cadena causal, siendo preferibles las estrategias mixtas, que combinan medidas que actúan en varias etapas.

Los tipos de participación que dan lugar a un alto nivel de implicancia, así como los grupos de población en los que ésta es más notable. Las condiciones y situaciones que llevan a los accidentes a grupos específicos de participantes y tipos de participación.

Para Rettori (2017) Cuando nos referimos a la seguridad vial, se tiene como objetivo principal brindar las mejores condiciones en cuanto a planificación, y situaciones de riesgo que puedan implicar eventos de tránsito, los aspectos que debe tomarse en consideración son el diseño, señalización en otros.

Para Ibáñez (2019) la norma, si bien reconoce la posibilidad de que los particulares ofrezcan ofertas públicas, reserva importantes funciones al Estado en este recuento y en particular atribuye una competencia preferente de regulación, genéricamente, es decir, al Estado, sin señalar explícitamente que el conjunto de responsabilidades que comprende la regulación corresponde a una institución seleccionada, por lo que ahora no es más eficaz el reglamento o ahora no es mejor el reglamento o alguna otra fuente de derecho de alta calidad. Es la llamada a alterar la oferta pública, por la razón de que la propia Constitución Política distribuye entre numerosos órganos de nuestro país numerosas de las funciones en que consiste la ley. Lo anterior deja claro que la ley ya no constituye una fuente de regulación agradable como lo son la Constitución, la ley o el reglamento.

Rivero (2017) El precepto de la culpabilidad, lo que significa que debe haber un vínculo interno entre la infracción cometida y su autor. Así, es constantemente la persona que incumple, es decir, el Estado, quien debe ser el ente más efectiva que haga cumplir con las medidas sancionadoras, considerando que es el idóneo para no permitir que constantemente se cometa incumplimientos, por lo tanto, la sanción debe recaer en la persona que no cumplió, ahora no castigar a personas inocentes de manera distorsionada.

En el caso 058-2003-AA/TC del 24 de marzo de 2004, el tribunal constitucional declaró lo siguiente

La responsabilidad de las autoridades del país es que tienen, una preocupación, que se refiere al de proteger los derechos esenciales de la población. La responsabilidad única de protección a la que están obligados todos los órganos del Estado, sin excepción, se encuentra constitucionalizada en nuestro ordenamiento jurídico desde su primer artículo, según el cual "La defensa del ser humano y el aprecio por su dignidad son el móvil ideal de la sociedad y del Estado"; y, en particular, en el artículo cuarenta y cuatro de la Ley Suprema, según el cual "Son obligaciones número uno del Estado. Garantizar la protección integral de los derechos esenciales: [...] asegurar el entero entretenimiento de los derechos humanos".

Lorenzetti (2019) Las sanciones administrativas tienen una causa punitiva de castigar a las personas que violan sus responsabilidades legales. Y cuando las conductas no se ajustan a las políticas, surge la ejecución, así como su teoría como una incorrecta infligida por la administración a un administrado o administrada resultante de un comportamiento ilegal debido a una manera administrativa y con el único motivo represivo.

Las sanciones no son suficientes para asegurar que los asuntos vuelvan a su nación precedente. Las sanciones no tienen ahora el objetivo de alcanzar esa finalidad social, su objetivo es reprimir un determinado comportamiento que viola la legalidad. De ahí la necesidad de contar con el sistema penal con las denominadas medidas correctoras que permitan alcanzar la finalidad de restaurar el escenario a costa de la comisión de la infracción.

Diez (2016), señala que las medidas correctivas ubican sus orígenes históricos en la denominada función o poder de policial o administrativa, esta última consiste en limitar los derechos de cada persona para hacer posible la convivencia y el bienestar de todos.

Muñoz (2011), afirma que la causa de las medidas correctivas no es como la causa de las sanciones, sin embargo, cada acto administrativo tiene en común que constituye una carga para el administrado, y este último busca restringir derechos o ventajas delictivas amparadas por una persona.

Según Morón (2010) "(...) un grado correctivo es un mandato u orden de una autoridad equipada cuya causa es corregir, remediar o enmendar un estado de cosas erróneo o defectuoso".

Álvarez (2018) El incumplimiento debe derivar de un hecho por la situación responsable y eventualmente culpable; es decir, que la verdad ha de atribuírsele en base a una culpabilidad positiva y decidida (dolo o culpa), derivada de un movimiento u omisión completado con culpabilidad. 8v

Rebollo (2013) las entidades ejercieron este interés fiscalizador, pero emiten mejor a las directrices sectoriales e institucionales fragmentadas, que ahora no

aseguraban la previsibilidad ni la uniformidad en la determinación de las facultades de las entidades, dentro de las obligaciones funcionales hacia los inspeccionados, ni en los deberes y derechos de éstos. Ni siquiera había consenso en la convocatoria que debía tener esta afición, pues la normativa la denominaba indistintamente control, supervisión, fiscalización, inspección, sin entender que se trataba de un único e igual interés administrativo que recaía sobre sectores excepcionales.

Bermejo (2017) En efecto, la fiscalización es una de las facultades más controladoras de la Administración cuando se trata del administrado; en el ejercicio de esta facultad, puede realizar inspecciones programadas o no programadas, in situ o en el ámbito del sujeto fiscalizado, sea éste una entidad penitenciaria o un particular, pudiendo adoptar medidas cautelares o correctoras para evitar una eventualidad o restablecer la legalidad en caso de que un acto anómalo suponga un peligro o un daño para los bienes jurídicos incluidos, respectivamente, lo que incluye la clausura, el decomiso de productos, la revisión de la documentación, entre otros, con alcances y límites descritos que deben ser uniformes.

García (2017) indica que la actividad inspectora se entiende como una especie de fase previa y vital a la actividad sancionadora. Así, se estableció una disposición dentro de la Ley de Procedimiento Administrativo General, que sigue vigente en la actualidad, en el sentido de que con anterioridad a la iniciación formal del procedimiento, se pueden realizar movimientos de investigación, indagación e inspección iniciales, con el fin de determinar, con carácter preliminar, si existen circunstancias que justifiquen su iniciación. Al amparo de esta única referencia, se ha interpretado erróneamente que la inspección tiene como único motivo averiguar las presuntas infracciones y servir de base para la iniciación de un procedimiento administrativo sancionador.

Bonnard (2000) El sistema de control estatal o también denominado grado de vigilancia que el país ejerce sobre la entidad. Será importante determinar si la entidad es pública o privada y ese es otro detalle de juicio para identificar la naturaleza de la entidad. Sin perjuicio de que el mayor o menor control sea un

resultado y no una finalidad de la naturaleza de la entidad, es muy cierto que, ante una determinada regulación penitenciaria, esta circunstancia dará un principio orientador de lo anterior.

La manipulación restringida del transportista interprovincial es tanto más preocupante cuanto que existe una gran variedad de agencias de transporte interprovincial de pasajeros a nivel nacional y de automóviles autorizados. A día de hoy, hay 400 terminales de transporte interprovincial de pasajeros a nivel nacional que son legales para ofrecer este servicio; estas corporaciones tienen 3.672 automóviles legales para ofrecer este servicio.

Por lo tanto, es vital mejorar la capacidad operativa del control, lo que requiere ahora no sólo que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones aumente la variedad de inspectores, sino también que los propios Gobiernos Regionales cuenten con un mayor número de inspectores y presten mayor ayuda en la manipulación del servicio de transporte interprovincial a nivel nacional.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), en un informe publicado en 2004, refiere que el servicio de transporte público de pasajeros es un servicio que implica peligro de daños tanto para los usuarios como para los operadores del servicio. Los accidentes de tráfico son un problema en desarrollo en todo el mundo. Se prevé que para el año 2020, las lesiones de los usuarios ocuparán el puesto 0,33 en términos de morbilidad y lesiones en todo el mundo, se estimó que, en todo el mundo, 1"200.000 personas mueren cada año a causa de los accidentes de tráfico, y otros 50 millones resultan heridos.

De los Santos (2012) define la potestad administrativa como parte del control que las entidades administrativas necesitan para supervisar y actuar de acuerdo con la normativa. Así, por tener esta facultad, es también la obligación de los administrados de ajustarse a las disposiciones legales que los regula.

Toscano (2006) considera que el reglamento es una norma autorizada por una autoridad dispuesta y facultada, visible como actos administrativos con carácter de delito, identificados mediante el uso de la ley, tiene una cuestión reformadora, a

través de la cual se establecen las obligaciones de cada órgano del reino, que utilizan criterios para atender cada acción administrativa, además regula las violaciones a las disposiciones normativas, o la fractura de las mismas, siendo de alcance estándar para un grupo de ciudadanos.

Gordillo (2003) refiere que la vía ejecutiva es una mezcla de hechos y/o actos asociados entre sí, para cuya vida es muy importante que mantenga su individualidad, de igual forma los actos deben tener un impacto carcelario y deben estar vinculados entre sí.

Martínez (2008) Los servidores públicos que desempeñan funciones públicas son aquellos, que en el ejercicio de su función realizan diversas gestiones que se enmarcan dentro de la supervisión, el principio y las intervenciones administrativas más cercanas al administrado, estas labores de gestión tienen relación con las políticas de interés para la administración o los ejecutados a través de las autoridades competentes, incluye las sugerencias, instrucciones, o el ejercicio de su cargo disciplinario o de empleo público, entre otros.

Según Cabrera (2014), refiere que la regulación normativa está vinculada a las facultades de la administración, la cual tiene a su disposición capacidades únicas, por lo tanto, regulariza actos individuales, o aquellos que contravengan las políticas establecidas, y también desea adoptar medidas concretas para modificar las acciones de las entidades administrativas.

Espinoza (2006) a través de los controles preventivos las autoridades de competencia esperan una posición de vigilancia, es decir, se puede prever que los grupos o proveedores sigan las disposiciones contenidas en el código, como regla preferida tienen que observar los contratos de los clientes, se debe evaluar la grandeza de los bienes presentados, mientras que el proveedor es el único que responde por lo más fresco que coloca en el mercado.

Toscano (2006) considera el reglamento como aquella norma penitenciaria permitida a través de la administración, conocida como disposiciones administrativas, reconocida a través de la ley, tiene un contenido normativo, en el

que se establecen las características, estándares y alertas de los actos administrativos, además de esta norma reguladora, reglamenta la técnica antes de que se produzca una violación del reglamento, o el incumplimiento del mismo, siendo de alcance generalizado para un conjunto de personas.

García (1967) refiere que los reglamentos han sido creados a través de las mismas entidades, estos deben ser respetados por todos los ciudadanos. Por lo tanto, antes de cualquier violación de esas normas, el gobierno tiene el poder y la facultad para sancionar cualquier incumplimiento que genera una violación de la tranquilidad de la sociedad.

El primer elemento que hay que tener en cuenta a la hora de definir el concepto de sanción es el de infracción administrativa y la vinculación concreta que la sanción tiene con ella. Sólo son sanciones administrativas aquellas retribuciones negativas previstas como tales dentro de la normativa resultante de la comisión de una infracción administrativa. Cualquier otra medida que se imponga al infractor administrativo y que no se atribuya siempre por la comisión de una conducta tipificada como infracción administrativa, no será ya una sanción en sentido estricto. En consecuencia, la comisión de una infracción se convierte en el presupuesto vital de la sanción sin infracción no puede haber, o ya no habrá, una sanción en términos estrictos.

En este sentido, como bien ha mencionado J.M. Thomson (2018) el transporte se rige a través de la normativa relacionada con las políticas de gestión del transporte nacional. Esto se debe a que el transporte es una empresa de ingeniería que se lleva a cabo, no de forma privada en las paredes de una instalación de fabricación, sino en lugares públicos, donde la gente vive, trabaja, almacena y realiza sus ocupaciones diarias.

Según Tawil (1991) la función reguladora y reglamentaria de las entidades son situaciones que tienen con el poder de la administración pública para ejercer el control sobre el ámbito que los habilite. Al ser los reglamentos actos administrativos estos cuentan con efectos jurídicos establecidos dentro de una situación concreta, por lo tanto, es de suma importancia su aplicación en todo tipo de procedimientos

normativos y no normativos. De acuerdo a su naturaleza debe de aplicarse en los actos administrativos los cuales no pueden cuestionarse su validez.

Para Bermúdez (2016) Cuando nos referimos a las infracciones y sanciones, deben estar previstas dentro de la ley, es decir, tienen que ahora no sólo ser indicadas dentro de la ley e implicar cuáles son las infracciones y cuáles podrían ser las sanciones, pero la relación actual entre la infracción y la sanción tiene que ser situada, la infracción tiene que ser atribuida expresamente debido a una conducta que contraviene la ley, y esta trae como consecuencia la aplicación de una sanción establecida por el reglamento. La infracción administrativa es un requisito sine qua non para la imposición de una sanción administrativa.

Según Schagen (2016) existen ciertas características psicológicas y sociales que hacen que los jóvenes, en particular los hombres, tengan más riesgo de sufrir algún tipo de accidente, esto debido a su conducta. Estas características incluyen: niveles más altos de agresión y hostilidad, mayor incidencia de problemas de atención, consumo de alcohol y drogas; patrones de personalidad caracterizados por la búsqueda de sensaciones, actitudes favorables hacia el desafío de las directrices y comportamientos peligrosos que incluyen ahora no usar el cinturón de seguridad, disminución de la supervisión de los padres (en particular del comportamiento de conducción), y la afiliación con individuos que consumen alcohol o cápsulas.

Según Dextre (2007), la seguridad vial responde a la necesidad de establecer y proporcionar protección en las carreteras, autopistas, vías o calles.

La vida y la integridad de las personas que circulan por esas vías dependen de lo que indiquen las señales de tráfico y los síntomas, de la vigilancia que sugieren las señales de tráfico, de la vigilancia que se les preste y de la obligación de seguir sus órdenes.

### **III. METODOLOGÍA**

El método de la presente investigación es cuantitativo, debido a que, según Hernández, Collado y Baptista, p. (2014) se utiliza una serie de registros, luego



estos serán anticipadamente analizados, para responder a las preguntas de investigación, esto con el motivo de probar las hipótesis, se busca el tamaño numérico y el uso de registros para construir adecuadamente estilos de comportamientos en una población.

### **3.1 TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN**

El diseño de estudio es de tipo básico utilizado dentro de la presente problemática, es no experimental, en cuanto a la extensión del comentario: explicativo en cuanto a que las causas de los fenómenos a estudiar se habían establecido de acuerdo con Hernández et al. (2014) "Diseño transversal porque está muy avanzado en la misma vecindad y dentro de la misma población.

### **3.2 VARIABLE- OPERACIONALIZACIÓN**

#### **VARIABLE INDEPENDIENTE: FISCALIZACIÓN DE TRANSPORTE**

Para Alenza (2017) la fiscalización ya no se inicia con la denuncia, sin embargo, es un caso único si obliga a la Administración a iniciar la inspección. Hay que tener en cuenta que no cualquier tipo de denuncia tiene resultados vinculantes. Sin embargo, las demandas que reúnen requisitos positivos sí obligan a la Administración a realizar los movimientos pertinentes para afirmar si la queja está bien fundada y a actuar en consecuencia, iniciando la inspección o presentando la queja si no hay indicios racionales de irregularidades.

#### **VARIABLE DEPENDIENTE: ACCIDENTE DE TRÁNSITO**

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), en un informe publicado en 2004, refiere que el servicio de transporte público de pasajeros es un servicio que implica peligro de daños tanto para los usuarios como para los operadores del servicio. Los accidentes referidos al tránsito son un problema en desarrollo en todo el mundo. Se prevé que para el año 2020, las lesiones de los usuarios ocuparán el puesto 0,33 en términos de morbilidad y lesiones en todo el mundo, se estimó que,

en todo el mundo, 1"200.000 personas mueren cada año a causa de los accidentes de tráfico, y otros 50 millones resultan heridos.

### **3.3 POBLACIÓN Y MUESTRA**

#### Población

Hernández, (2014) señala que la población es el grupo de todos los actos que consideran una cadena de especificaciones, pudiendo ser decididos o indeterminados, elementos cuyos rasgos observan similitudes positivas, por lo que las conclusiones de la investigación podrían ser amplias. Utilizaremos una colección de humanos con rasgos ordinarios para poder ser manejados en la observación.

#### Muestra

Bernal, (2000) la muestra es una parte de la población de tamaño completo de la que se obtienen los datos esenciales para el método de examen y sobre la que se puede realizar el cálculo y el comentario de las variables objeto de estudio".

### **ENFOQUE CUANTITATIVO**

La recopilación y evaluación de datos podría utilizarse para responder a algunas preguntas de los estudios y tratar de comprobar las hipótesis previamente instaladas, además de contar con el tamaño numérico, el recuento y el uso de la información para establecer correctamente los estilos de conducta en una población.

#### DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN:

EXPERIMENTAL, los estudios experimentales son cualquier estudio realizado con un enfoque sistemático, en el que un conjunto de variables se mantiene constante, al mismo tiempo que el conjunto alternativo de variables se mide como la situación de la prueba.

### **3.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS**

#### La Encuesta

Para la presente investigación, se implementó la encuesta como técnica de estudio, que de acuerdo con Carrasco (2007) es por supremacía la técnica de recolección de estadísticas, por su utilidad, versatilidad, sencillez y objetividad de la información que se recibe de ella.

La encuesta se convirtió en la técnica utilizada en este trabajo de investigación para recabar registros de un grupo o muestra de personas sobre sí mismas o sobre un tema seleccionado, los cuales pueden ser suministrados de forma oral y/o escrita.

Teniendo en cuenta lo propuesto por Carrasco (2007), quien dijo que el cuestionario es el dispositivo con mayor precio de uso cuando se va a analizar un número masivo de personas, porque se pueden adquirir soluciones directas a través de las preguntas.

Validez

Hernández et al, (2014) sostienen que la forma en que un dispositivo mide la variable a tratar se denomina validez, y ésta a su vez se confirma a través del juicio profesional.

<b>Validador</b>	<b>Grado Académico</b>	<b>Resultado</b>
Michael Suarez Ramos	Abogado	Aplicable
Miguel Albornoz	Ingeniero	Aplicable
Luis Benavides Luksic	Doctor	

*Nota:* La fuente se obtuvo de los certificados de validez del instrumento

## FIABILIDAD DEL INSTRUMENTO

### VARIABLE FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE

#### Resumen de procesamiento de casos

	N	%
Casos Válido	25	100,0
Excluido a	0	,0
Total	25	100,0

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

#### Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,815	14

## FIABILIDAD DEL INSTRUMENTO

### *VARIABLE CONTEXTO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO*

#### Resumen de procesamiento de casos

	N	%
Casos Válido	25	100,0
Excluido a	0	,0
Total	25	100,0

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

#### Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,799	9

### **3.5 PROCEDIMIENTOS**

Para recoger los registros estadísticos, se utilizó un cuestionario de escala Likert para evaluar el sistema de sanción ejecutiva y el efecto social. A continuación, se tabularon las estadísticas mediante el manejo de la hoja de cálculo Excel y la aplicación estadística SPSS, lo que permitió dificultar las tablas y figuras coherentes, para concluir, comprender las hipótesis, organizando en primer lugar la correlación entre las variables.

### **3.6 ASPECTOS ÉTICOS**

En este estudio, la dificultad de la mirada es los administradores de las empresas de transporte en el distrito de La Victoria, en el que la seguridad de sus derechos se convirtió en garantizada. Por lo tanto, en este cuadro, se cuidó de asegurar el reconocimiento de los empleados de las empresas que participaron dentro de los estudios, para lo cual se consideraron los conceptos indicados dentro del Informe Belmont.

#### IV. RESULTADOS

##### HIPÓTESIS GENERAL

**Hi:** fiscalización de transporte terrestre se relaciona con el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte del distrito de la victoria, 2021.

**Ho:** fiscalización de transporte terrestre no se relaciona con el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte del distrito de la victoria, 2021.

Tabla N° 1

##### Correlaciones

			FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE	CONTEXTO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO
Rho de Spearman	FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	1,000 . 25	,660** ,000 25
	CONTEXTO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Coefficiente de correlación Sig. (bilateral) N	,660** ,000 25	1,000 . 25

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

Conforme el análisis estadístico determinamos que hay significativa relación entre la fiscalización de transporte terrestre con el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte del distrito de la victoria, 2021; La correlación Rho de Spearman = 660 estimando una correlación positiva alta entre variables y es significativa 0,01

## HIPÓTESIS ESPECÍFICA N° 1

**Hi:** la supervisión se relaciona con contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte en el distrito de La victoria, 2021.

**Ho:** la supervisión no se relaciona con contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte en el distrito de La victoria, 2021.

### Correlaciones

			Supervisión	CONTEXT O DE ACCIDENT ES DE TRÁNSITO
			n	
Rho de Spearman	Supervisión	Coefficiente de correlación	1,000	,413*
		Sig. (bilateral)	.	,040
		N	25	25
	CONTEXT O DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Coefficiente de correlación	,413*	1,000
		Sig. (bilateral)	,040	.
		N	25	25

\*. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (bilateral).

Luego del análisis estadístico, según la tabla. Determinamos que hay significativas relaciones entre supervisión con el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte en el distrito de la victoria, 2021. La correlación Rho de Spearman = 413 estimó una correlación positiva alta entre variables y es significativa 0.05 por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis del investigador.



## HIPÓTESIS ESPECÍFICA N° 2

**Hi:** La potestad sancionadora se relacionan con el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte en el distrito de la victoria, 2021.

**Ho:** la potestad sancionadora no se relaciona con el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte en el distrito de la victoria, 2021

### Correlaciones

			Potestad Sancionadora	CONTEXTO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO
Rho de Spearman	Potestad Sancionadora	Coeficiente de correlación	1,000	,595**
		Sig. (bilateral)	.	,002
		N	25	25
	CONTEXTO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Coefficiente de correlación	,595**	1,000
		Sig. (bilateral)	,002	.
		N	25	25

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

En la Tabla, Luego del análisis estadístico se ha determinado que hay significativa relación entre la fiscalización de transporte terrestre y el contexto de accidentes de tránsito. La correlación Rho de Spearman = 595 estimó una correlación positiva alta entre variables y es significativa 0.01, por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis del investigador.

### HIPÓTESIS ESPECÍFICA N° 3

**Hi:** la regulación normativa se relaciona con el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte en el distrito de la victoria, 2021.

**Ho:** la regulación normativa no se relaciona con contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte en el distrito de la victoria, 2021.

#### Correlaciones

			Regulacion Normativa	CONTEXTO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO
Rho de Spearman	Regulacion Normativa	Coefficiente de correlación	1,000	,628**
		Sig. (bilateral)	.	,001
		N	25	25
	CONTEXTO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Coefficiente de correlación	,628**	1,000
		Sig. (bilateral)	,001	.
		N	25	25

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

En la Tabla, Luego del análisis estadístico se ha determinado que hay significativa relación entre regulación normativa con el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte en el distrito de la victoria, 2021. La correlación Rho de Spearman = 628 estimó una correlación positiva alta entre variables y es significativa  $p < 0,00$  ( $p < 0,05$ ), por lo que se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis del investigador.

## V. DISCUSIÓN

A partir de los hallazgos y los resultados de la investigación, sobre el propósito común, el resultado del coeficiente correlación Rho Spearman de 0,660 indica que existe una positiva relación entre las variables siendo el nivel de significancia bilateral, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna; se determinó que: Fiscalización de transporte terrestre tiene una relación significativa con el contexto de accidentes de tránsito en empresas de transporte en el distrito de La Victoria, 2021. Estos resultados tienen relación con lo que manifestó Nalvarte (2018) quien en la investigación realizada concluyó que la ocurrencia de accidentes de tránsito se debe a la comisión de infracciones y faltas, quienes no cumplen con los estándares y especificaciones establecidas.

Los resultados se han determinado un mayor porcentaje de las infracciones como resultado de las inspecciones del servicio, esto es muy extremo, pero, las lesiones en lo que se refiere son 48% leves.

Las grandes empresas de transporte tienen una menor incidencia de contravenciones a la norma, en comparación con las medianas y pequeñas empresas de transporte, asimismo, las infracciones que representan condiciones de riesgo en la ejecución del servicio son de mayor aplicación en las pequeñas y medianas empresas.

En tal sentido, es importante mencionar que José Antonio Tirado Barrera (2018) manifiesta que la potestad sancionadora de supervisión o fiscalización se rige por numerosas normas reglamentarias, las cuales están revestidas de rangos del sistema ejecutivo, que incluyen lineamientos legales, decretos legislativos y normas reglamentarias, además de resoluciones emitidas con el auxilio de organismos técnicos o de control. Es fundamental conocer las funciones de las autoridades de la administración pública, para que de esta manera se pueda realizar un correcto ejercicio de sus cargos, como es el caso de las fiscalizaciones en el servicio de transporte.

En la primera hipótesis específica sobre: Existe relación entre supervisión y el contexto de accidentes de tránsito, demostraron que existe una relación moderada entre variables con una correlación  $r = 413$  lo que hace ver que la supervisión se vincula con el contexto de accidentes de tránsito. Estos resultados son respaldados por Gaspar (2015), en su investigación sobre supervisión, fiscalización y sanciones en temas de informalidad y accidentes de tránsito dentro de la Sutran Huancayo, se ha demostrado que, ante la informalidad la entidad competente es quien debe ejercer su facultad de supervisión.

Respecto a la hipótesis específica 2: Existe relación entre la potestad sancionadora y el contexto de accidentes de tránsito, demostraron que existe una relación moderada entre variables con una correlación  $r = 595$  los resultados de la investigación demostraron una relación moderada de potestad sancionadora y contexto de accidentes, el objetivo principal de esta tesis es demostrar las modificaciones normativas en materia de Tráfico y Seguridad Vial realizadas dentro de la ciudad de Valencia, pues estas autoridades han ejercido potestad sancionadora sobre aquellos infractores que contando con un permiso y obtener una licencia es que no se ciñen bajo las normas que los rigen y producen incidentes que ponen en riesgo la vida de las personas. En particular, se observa la lucha contra las lesiones de los pasajeros y sus consecuencias.

Respecto a la hipótesis específica 3: Existe relación entre la regulación normativa y el contexto de accidentes de tránsito. Dicha investigación halló entre variables una relación significativa siendo de tipo moderada con un resultado de correlación de  $r = 628$ . Este resultado, se parece en lo encontrado por Tejada Rodríguez (2010) en su tesis sobre la responsabilidad civil en los incidentes de tránsito, con singular conexión con la normativa salvadoreña y la regulación comparada, pues se refiere a los daños y perjuicios resultantes tras la ocurrencia de un accidente de tránsito, debe ser reparado por el causante de la responsabilidad, en virtud de cualquiera de los sistemas de responsabilidad civil y la regulación normativa que contempla el derecho objetivo, pudiendo cumplir esta obligación, en determinados supuestos, la propia Administración o una entidad aseguradora, bajo la modalidad de seguro

voluntario o cobertura obligatoria de responsabilidad civil. Está dispuesto a demostrar la implicación del Estado, que es el mejor organismo que debe garantizar un tránsito potente y seguro para los ciudadanos, ofrecer garantías de seguridad, y tener que asegurar adicionalmente que las señales de tráfico estén en funcionamiento, así como las carreteras, y en general que tanto los conductores como los peatones cumplan con las directrices que rigen el transporte.

## **VI. CONCLUSIONES**

Primero: Se demostró la relación significativa entre la fiscalización de transporte terrestre y el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte en el distrito de la Victoria, 2021. Siendo el nivel de significancia (0,01) con un valor de correlación  $r = 0.660$  siendo de tipo alta la relación entre variables

Segundo: Se demostró la relación significativa entre la potestad sancionadora y el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte en el distrito de la Victoria, 2021. Siendo significativa (0,01) con un valor de correlación  $r = 0.595$  siendo de tipo moderada esta relación entre variables.

Tercero: Se demostró relación la significativa entre regulación normativa y el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte en el distrito de la Victoria, 2021, siendo significativa (0,01) con un valor de correlación  $r = 0.628$  siendo de tipo moderada esta relación entre variables.

## **VII. RECOMENDACIONES**

Primero: Se propone a los administradores de las empresas de transporte, aplicar sus protocolos de capacitaciones constantes a los conductores, con la finalidad de que puedan respetar las normas del transporte terrestre de pasajeros.

Segundo: Se propone a las autoridades de transporte terrestre como fiscalizadores e inspectores realizar una labor eficaz, haciendo cumplir las normas del reglamento de tránsito y transporte terrestre, con ello se evitará que muchas empresas de transporte puedan realizar un servicio sin contar con las condiciones de acceso y permanencia que exige la ley.

Tercero: Se propone que realice un programa especial que ayude a concientizar tanto a los transportistas, conductores y peatones, respecto a las normas del transporte, a la seguridad vial, y también sancionar no solo a los transportistas en caso de incumplimiento sino también a los mismos fiscalizadores que no ejercen sus funciones.

## REFERENCIAS

- Nalvarte B. M (2018). *Fiscalización al servicio de transporte según tamaño de las empresas en la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016* (tesis de postgrado, universidad Cesar Vallejo, Lima).
- Gaspar M. T (2015). *Supervisión, fiscalización y sanciones en temas de informalidad y accidentes de tránsito dentro de la Sutran Huancayo* (tesis de licenciada en antropología, universidad nacional del centro del Perú, Huancayo).
- Lázaro I. J (2016). *Las consecuencias sobre el conductor de las nuevas modificaciones normativas en materia de tráfico y seguridad vial, (tesis para la obtención del título de doctor en Tráfico y Seguridad Vial, en la universidad de valencia (España).*  
Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=79549>
- Tejada R. M (2010). *La responsabilidad civil en los accidentes de circulación vehicular, con especial referencia a la legislación salvadoreña y el derecho comparado*, (tesis para obtener el título de médico de la Universidad Autónoma de Barcelona, España).  
Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=186864>
- Bermejo, J. (2017). *La Administración inspectora. Madrid: Revista de Administración Pública.*
- Alenza, J. (2017). *Potestad inspectora.* Madrid: Iustel.
- Aguado, V. (2018). *La presunción de certeza en el Derecho Administrativo Sancionador.* Madrid: Civitas-Generalitat de Catalunya.
- Garcia, E. (2016). *La potestad inspectora de las Administraciones Públicas.* Madrid: Marcial Pons.
- Fernandez, S. (2002). *La actividad administrativa de inspección.* Granada: Comares.
- Moron, J. (2018). *Los actos-medida (medidas correctivas, provisionales y de seguridad) y la potestad sancionadora de la Administración.* Lima: Revista de Derecho Administrativo.



- Santamaria, V. (2016). *El régimen jurídico general de la función inspectora*. Granada. Comares
- Rosales, E. (2019). *Somnolencia y cansancio durante la conducción: accidentes de tránsito en las carreteras del Perú*. Lima: Editora
- Cassagne, J. (2016). *Los principios generales del derecho administrativo*. Buenos Aires: La ley
- Díaz, J. (2015). *Promoción de una cultura de prevención de accidentes en el Perú*. Múnich: GRIN Verlag. Recuperado de: <https://goo.gl/pBqSk2>
- Alfaro, D. (2018). *Problemática sanitaria y social de la accidentalidad del transporte terrestre*. Perú: Med Exp Salud Pública. Recuperado el 15 de enero 2016 desde: <https://goo.gl/zxfSfD>
- Bambaren C. (2017). *Accidentes de tránsito en el Perú: Un problema emergente en la salud pública*. Lima: OPS. Recuperado de <http://www.scielo.org.pe/pdf/rins/v27n2/a11v27n2.pdf>
- Sánchez Luis (2001). *Accidentes de Tránsito en el Perú. Consejo Nacional de Seguridad Vial. Accidentes de Tránsito en el Perú*. Lima: Revista del Banco Interamericano de desarrollo. Recuperado de Octubre [www.iadb.org/idbamerica/Spanish/OCT01S/](http://www.iadb.org/idbamerica/Spanish/OCT01S/)
- Glizer, I. M. y Rettori, A. (2017). *El factor humano en el tránsito*. Estudio de conductores profesionales realizado en la ciudad de Mar del Plata. Brasil: CIPPAT.
- Ibáñez, J. (2018). *Alcance y límites de las potestades reguladora y reglamentaria. La división de competencias existente entre la ley y el acto administrativo normativo, sea regulador o reglamentario*. España: Pontificia Universidad Javeriana.
- García, J (2014). *Tratado de derecho administrativo*. España: revista de derecho administrativo
- Cabrera, M. (2014). *Derecho administrativo & derecho procesal administrativo*. Perú: Ediciones legales.
- Gordillo, A (2003). *Tratado de derecho administrativo*. Buenos Aires: LexisNexis
- MARTINEZ CÁRDENAS, Edgar Enrique y Otro. *Régimen de Servidor Público*. ESAP. Bogotá. 2008

- Thomson, J. (2016). *Agentes económicos en un espacio y tiempo determinado del servicio de transporte*. Madrid: Alianza editorial.
- Tawil, G. (2016). *servicio público ¿eficacia o desgobierno?*. España: Diario Clarin
- Bermudez, J (2019). *Elementos para definir las sanciones administrativas*. Chile:Laurel ediciones.
- Muñoz, S. (2013). *Tratado de derecho administrativo y derecho público general*. Madrid: Iustel.
- MORÓN, J. ( 2010). *Los actos-medidas (medidas correctivas, provisionales y de seguridad) y la potestad sancionadora de la Administración*. Lima: Círculo de Derecho Administrativo.
- Diez, M. (2006). *Derecho administrativo*. Buenos Aires: Plus Ultra
- Alvarez, S. *Manual de Derecho Administrativo*. España: Zaragoza
- Bermejo, J. (2007). *La administración inspectora*. España: Revista de Administración Pública.
- Dextre, J. (2007). *El lenguaje vial. El lenguaje de la vida*. Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Rebollo, M. (2013). *La actividad inspectora, en Función Inspectora: Actas del VIII Congreso*. Madrid: Asociación Española de Profesores de Derecho Administrativo
- García, A. (2017). *La potestad inspectora de las administraciones públicas*. Madrid: Marcial Pons.
- Rivero, R. (2008). *El estado vigilante (consideraciones jurídicas sobre la función inspectora de la administración)*. Madrid: Tecnos.
- Gallego, A.(2015). *Derecho general de organización*. Madrid: Instituto de estudios administrativos.
- Toscano, F (2006). *Autonomía y Potestad Normativa Local*. (5ta ed.). Madrid: Editorial Sevilla
- Gordillo, A (2003). *Tratado de derecho administrativo (8va edicion)*, Buenos Aires-LexisNexi
- Cabrera, M. (2014). *Derecho administrativo& derecho procesal administrativo*. Perú: ediciones legales

Hernández Sampieri, R; Collado, F y Baptista, P. (2010). *Metodología de la Investigación* (6° ed.). México: McGraw-Hill

García, J (1967). *Tratado de Derecho Administrativo*. (2da ed.). España: revista de derecho administrativo

Cassagne, J. (2016). *Derecho Administrativo*. (1.a ed.). Perú: Palestra Editores

Pemán, G. (2008). Recuperado de <https://libros-revistasderecho.vlex.es/vid/normativa-sanciones-consecuencias-juridicas-201197>

Escola, H (1981). *Teoría general del procedimiento administrativo*. España: depalma Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE). 2015. Behavioural Adaptation to Changes in the Road Transport System. París: OCDE.

Dirección General de Circulación Terrestre mediante Oficio N' 1 054-2006-MTC/15 de fecha 16.03.06. <file:///C:/Users/51983/Downloads/Dialnet-RegulandoEIRiesgo-7792673.pdf>

World Health Organization (WHO), in a report published in 2004 by WHO: <http://www.who.int/world-health>

Effectiveness of road safety education programmes. Report prepared by an OECD scientific expert group. Paris. OCDE. <Dialnet-LaRegulacionComunDeLaActividadAdministrativaDeFisc-7792310.pdf>

Bonnard, R. (2000), Roger précis de droit administratif. Paris: sirey

Aarts, L., y van Schagen, I. (2006). Driving speed and the risk of road crashes: A review. Accident Analysis & Prevention. <Dialnet-SomnolenciaYCansancioDuranteLaConduccion-7775443.pdf>

## **ANEXOS**

**MATRIZ DE CONSISTENCIA**

**TÍTULO:** Fiscalización del transporte terrestre en el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte del distrito de La Victoria, 2021

**AUTOR:** Yoselin Rivera Cullanco

PROBLEMA	OBJETIVO	HIPÓTESIS GENERAL	VARIABLES E INDICADORES				
			VARIABLE 1: Fiscalización de transporte terrestre				
<b>PROBLEMA GENERAL</b> ¿Cómo influye la Fiscalización del transporte terrestre en el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte del distrito de La Victoria, 2021?  <b>PROBLEMAS ESPECÍFICOS:</b>  <b>PE1: ¿Cómo influye la supervisión en el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte del distrito de La Victoria, 2021?</b>	<b>OBJETIVO GENERAL</b> Determinar la influencia de la Fiscalización del transporte terrestre en el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte del distrito de La Victoria, 2021  <b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS:</b>  OE1: Determinar la supervisión en el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte del distrito de La Victoria, 2021.	Fiscalización del transporte terrestre en el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte del distrito de La Victoria, 2021.  <b>Hipótesis Específicos</b>  HE1: La supervisión en el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte del distrito de La Victoria, 2021.  HE2: La potestad sancionadora en el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte del distrito de La Victoria, 2021.	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala de medición	Niveles o rangos
			Supervisión	<ul style="list-style-type: none"> <li>control</li> <li>capacitación</li> <li>Medidas preventivas</li> </ul>	1,2,3,4,5	Nunca casi nunca	
			La potestad sancionadora	<ul style="list-style-type: none"> <li>Autoridad administrativa</li> <li>Medida correctiva</li> </ul>	6,7	A veces Casi siempre	
			Regulación normativa	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reglamento Nacional de Administración de transporte</li> <li>Procedimiento administrativo</li> <li>Ejercicio de la función pública</li> <li>sanciones</li> </ul>	8,9,10,11,12,13,14	siempre	
VARIABLE 2: Contexto de accidentes de tránsito							
Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala de medición	Niveles o rangos			

<p><b>PE2: ¿Cómo influye la potestad sancionadora en el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte del distrito de La Victoria, 2021?</b></p> <p><b>PE3 ¿Cómo influye la regulación normativa en el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte del distrito de La Victoria, 2021?</b></p>	<p>OE2: Identificar la potestad sancionadora en el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte del distrito de La Victoria, 2021.</p> <p>OE3: Analizar la regulación normativa en el contexto de accidentes de tránsito vial en las empresas de transporte del distrito de La Victoria, 2021.</p>	<p>HE3: La regulación normativa en el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte del distrito de La Victoria, 2021.</p>	Reglas de tránsito	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infracciones</li> <li>• Incumplimientos</li> <li>• control</li> </ul>	15,16,17	<p>Nunca casi nunca A veces Casi siempre siempre</p>	
			Seguridad Vial	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Educación vial</li> <li>• Vulneración a las normas</li> <li>• accidentes</li> </ul>	18,19,20		
			Prevención	<ul style="list-style-type: none"> <li>• estrategias</li> <li>• orientación</li> <li>• velocidad</li> </ul>	21,22, 23		
TIPO Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	POBLACIÓN Y MUESTRA	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS		ESTADÍSTICA A UTILIZAR			
Enfoque de Investigación:	Cuantitativo	TÉCNICA:	Cuestionario	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Para la validación de los instrumentos (cuestionario) se utilizará: Juicio de expertos</li> <li>– Para la confiabilidad de los instrumentos (cuestionario) se utilizará: ALFA CRONBACH</li> </ul>			
Tipo de la Investigación:	Básica  Experimental	INSTRUMENTO:	Encuesta				
		ESCALA DE MEDICIÓN:	ORDINAL (Porque se describen categorías para el desarrollo de la variable)				

<b>Diseño:</b>	Explicativo	<b>TIPO:</b>	Escala de Likert (nunca, casi nunca, a veces si a veces no, casi siempre, siempre)	Para contrastación de hipótesis se utilizará:
<b>Nivel:</b>				Regresión Lineal
<b>Corte de Investigación:</b>	transversal			Y el uso del programa estadístico SPSS

## INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

### I. DATOS GENERALES:

- 1.1. Apellidos y Nombres del validador: Michael Suarez Ramos
- 1.2. Cargo e institución donde labora: R&J ASESORES
- 1.3. Especialidad del validador: abogado
- 1.4. Nombre del instrumento: **Cuestionario**
- 1.5. Título de la investigación: “Fiscalización del transporte terrestre en el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte del distrito de La Victoria, 2021”.
- 1.6. Autor del instrumento: Yoselin Ayme Rivera Cullanco

### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN:

CRITERIOS	INDICADORES	Deficiente 00-20%	Regular 21-40%	Buena 41-60%	Muy buena 61-80%	Excelente 81-100%
1. Claridad	Esta formulado con lenguaje apropiado y específico.					X
2. Objetividad	Esta expresado en conductas observables.					X
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología.					X
4. Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.					X
5. Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos de las estrategias.					X
6. Consistencia	Basados en aspectos teóricos-científicos					X
7. Coherencia	Entre los índices, indicadores y dimensiones.					X
8. Metodología	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.					X
9. Pertinencia	El instrumento es funcional para el propósito de la investigación.					X
PROMEDIO DE VALIDACIÓN						XX

### PERTINENCIA DE LOS ÍTEMS O REACTIVOS DEL INSTRUMENTO

**Variable I:** “Fiscalización del transporte terrestre”

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Ítem 1	X		
Ítem 2	X		
Ítem 3	X		
Ítem 4	X		



Ítem 5	X		
Ítem 6	X		
Ítem 7	X		
Ítem 8	X		
Ítem 9	X		
Ítem 10	X		
Ítem 11	X		
Ítem 12	X		
Ítem 13	X		
Ítem 14	X		

---

**La evaluación se realiza de todos los ítems de la primera variable**

## PERTINENCIA DE LOS ÍTEMS O REACTIVOS DEL INSTRUMENTO

Variable II: "contexto de accidentes de tránsito"

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Ítem 15	X		
Ítem 26	X		
Ítem 17	X		
Ítem 18	X		
Ítem 19	X		
Ítem 20	X		
Ítem 21	X		
Ítem 22	X		
Ítem 23	X		

La evaluación se realiza de todos los ítems de la segunda variable

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN: \_\_\_\_\_ 85 \_\_\_\_ %.

IV. V: OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

( X ) El instrumento puede ser aplicado, tal como está elaborado

( ) El instrumento debe ser mejorado antes de ser aplicado.

Lugar y fecha: 01 de diciembre de 2021

  
Suarez Ramos Michael C.  
ABOGADO  
C.A.L. 70157

Firma del experto informante.

DNI. N 42361896 Teléfono N° 989176305

## INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

### I. DATOS GENERALES:

- 1.1. Apellidos y Nombres del validador: **Miguel Albornoz Obregón**
- 1.2. Cargo e institución donde labora: empresa de transportes Movil Bus S.A.C
- 1.3. Especialidad del validador: Ingeniero Industrial
- 1.4. Nombre del instrumento: **Cuestionario**
- 1.5. Título de la investigación: “Fiscalización del transporte terrestre en el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte del distrito de La Victoria, 2021”.
- 1.6. Autor del instrumento: Yoselin Ayme Rivera Cullanco

### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN:

CRITERIOS	INDICADORES	Deficiente 00-20%	Regular 21-40%	Buena 41-60%	Muy buena 61-80%	Excelente 81-100%
1. Claridad	Esta formulado con lenguaje apropiado y específico.					X
2. Objetividad	Esta expresado en conductas observables.					X
3. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología.					X
4. Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.					X
5. Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos de las estrategias.					X
6. Consistencia	Basados en aspectos teóricos-científicos					X
7. Coherencia	Entre los índices, indicadores y dimensiones.					X
8. Metodología	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.					X
9. Pertinencia	El instrumento es funcional para el propósito de la investigación.					X
PROMEDIO DE VALIDACIÓN						X

### PERTINENCIA DE LOS ÍTEMS O REACTIVOS DEL INSTRUMENTO

Variable I: “Fiscalización del transporte terrestre”

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Ítem 1	X		
Ítem 2	X		
Ítem 3	X		
Ítem 4	X		
Ítem 5	X		
Ítem 6	X		
Ítem 7	X		
Ítem 8	X		

Ítem 9	X		
Ítem 10	X		
Ítem 11	X		
Ítem 12	X		
Ítem 13	X		
Ítem 14	X		

La evaluación se realiza de todos los ítems de la primera variable

### PERTINENCIA DE LOS ÍTEMS O REACTIVOS DEL INSTRUMENTO

Variable II: "contexto de accidentes de tránsito"

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Ítem 15	X		
Ítem 26	X		
Ítem 17	X		
Ítem 18	X		
Ítem 19	X		
Ítem 20	X		
Ítem 21	X		
Ítem 22	X		
Ítem 23	X		

La evaluación se realiza de todos los ítems de la segunda variable

III. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 90 %.

IV. V: OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

( X ) El instrumento puede ser aplicado, tal como está elaborado

( ) El instrumento debe ser mejorado antes de ser aplicado.

Lugar y fecha: 05 de diciembre de 2021



MOVIL BUS S.A.C.  
MIGUEL ALBORNOZ  
CIP: 224183  
Jefe de SSOMA

Firma del experto informante.

DNI. N° 42516657 Teléfono N° 51 980 485 259

## INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DE INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN

### V. DATOS GENERALES:

- 5.1. Apellidos y Nombres del validador: **Luis Benavides Luksic**  
 5.2. Cargo e institución donde labora: Universidad Cesar vallejo  
 5.3. Especialidad del validador: Metodologo  
 5.4. Nombre del instrumento: **Cuestionario**  
 5.5. Título de la investigación: “Fiscalización del transporte terrestre en el contexto de accidentes de tránsito en las empresas de transporte del distrito de La Victoria, 2021”.  
 5.6. Autor del instrumento: Yoselin Ayme Rivera Cullanco

### VI. ASPECTOS DE VALIDACIÓN:

CRITERIOS	INDICADORES	Deficiente 00-20%	Regular 21-40%	Buena 41-60%	Muy buena 61-80%	Excelente 81-100%
10. Claridad	Esta formulado con lenguaje apropiado y específico.					X
11. Objetividad	Esta expresado en conductas observables.					X
12. Actualidad	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología.					X
13. Suficiencia	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.					X
14. Intencionalidad	Adecuado para valorar aspectos de las estrategias.					X
15. Consistencia	Basados en aspectos teóricos-científicos					X
16. Coherencia	Entre los índices, indicadores y dimensiones.					X
17. Metodología	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.					X
18. Pertinencia	El instrumento es funcional para el propósito de la investigación.					X
PROMEDIO DE VALIDACIÓN						X

### PERTINENCIA DE LOS ÍTEMS O REACTIVOS DEL INSTRUMENTO

**Variable I:** “Fiscalización del transporte terrestre”

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Ítem 1	X		
Ítem 2	X		
Ítem 3	X		
Ítem 4	X		
Ítem 5	X		
Ítem 6	X		
Ítem 7	X		

Ítem 8	X		
Ítem 9	X		
Ítem 10	X		
Ítem 11	X		
Ítem 12	X		
Ítem 13	X		
Ítem 14	X		

La evaluación se realiza de todos los ítems de la primera variable

#### PERTINENCIA DE LOS ÍTEMS O REACTIVOS DEL INSTRUMENTO

Variable II: “contexto de accidentes de tránsito”

INSTRUMENTO	SUFICIENTE	MEDIANAMENTE SUFICIENTE	INSUFICIENTE
Ítem 15	X		
Ítem 26	X		
Ítem 17	X		
Ítem 18	X		
Ítem 19	X		
Ítem 20	X		
Ítem 21	X		
Ítem 22	X		
Ítem 23	X		

La evaluación se realiza de todos los ítems de la segunda variable

VII. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 85%.

VIII. V: OPINIÓN DE APLICABILIDAD:

( X ) El instrumento puede ser aplicado, tal como está elaborado

( ) El instrumento debe ser mejorado antes de ser aplicado.

Lugar y fecha: 1 de diciembre, 2021

Firma del experto informante.

DNI. N°10868752 Teléfono N°\_996294658