



FACULTAD DE DERECHO
ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE DERECHO

TESIS

**ANÁLISIS DE LA ORDENANZA N° 1901-2015,
ARTÍCULO 4°, INCISO C, VULNERACIÓN DE LA
OPERATIVIDAD DE LA FISCALIZACIÓN DEL
TRANSPORTE URBANO EN LA PROVINCIA DE
LIMA EN EL AÑO 2016**

**PARA OPTAR TÍTULO PROFESIONAL DE
ABOGADO**

**Presentado por:
Mendoza Barrera Juan Jorge**

**Asesor:
Uchofen Urbina Ángela Katherine**

**Línea de Investigación:
Derecho Público**

**Pimentel – Perú
2018**

DEDICATORIA

A mis padres e hijos, por el tiempo dejado de compartir, por la comprensión
en convertir mi sueño en realidad.

AGRADECIMIENTO

En especial a Dios, por darme salud para terminar este proyecto y subir un peldaño de ser profesional.

A mis padres Félix y Felicitas, por ser los iniciadores de mis sueños y me apoyaron en este camino largo para mi educación.

A mis hijos Brenda y José Carlos, por darme ese aliento de seguir adelante.

A María Elena, por ser esa luz en la oscuridad, el apoyo incondicional.

Finalmente, agradezco a la universidad y a los docentes por haberme permitido ser parte de la institución y brindarme las pautas para ser un profesional y alcanzar la meta, que es cumplir con el desarrollo de tesis.

ANÁLISIS DE LA ORDENANZA N° 1901-2015, ARTÍCULO 4°, INCISO C, VULNERACIÓN DE LA OPERATIVIDAD DE LA FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO EN LA PROVINCIA DE LIMA EN EL AÑO 2016

RESUMEN

Juan Jorge Mendoza Barrera

La presente investigación “Análisis de la Ordenanza N° 1901-2015, artículo 4°, inciso C, vulneración de la operatividad de la fiscalización del transporte urbano en la provincia de Lima en el año 2016”. Cuyo objetivo general es desarrollar la problemática de la norma identificando sus variables teóricas, normativas y experiencias exitosas, para proponer recomendaciones que contribuyan a gestionar la fiscalización del transporte que incluya nuevas políticas para el cumplimiento de las normas establecidas en la ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27181 con la finalidad que se promueva una eficiente fiscalización del transporte, planteando alternativas de solución, y disminución de esta problemática.

Utilizándose para la presente investigación, las técnicas de encuesta, análisis documental de libros, textos legales nacionales como instrumentos internacionales.

Llegando a la conclusión de proponer el proyecto de Ley: Ley que regula los procedimientos a las Municipalidades Provinciales competencias exclusivas y normativas de depósitos municipales de vehículos, con la finalidad de tener normas que se ajusten a nuestra realidad normativa que brinde solución a corto, mediano y largo plazo, para enfrentar la crisis del transporte en la actualidad.

Palabras claves: Vulneración de la operatividad, sometimiento jurídico único, retroactividad favorable.

**ANALYSIS OF ORDINANCE NO. 1901-2015, ARTICLE 4, PARAGRAPH C,
INFRINGEMENT OF THE OPERATION OF THE URBAN TRANSPORT
INSPECTION IN THE PROVINCE OF LIMA IN 2016**

ABSTRACT

Juan Jorge Mendoza Barrera

This investigation "Analysis of Ordinance No. 1901-2015, article 4, paragraph C, infringement of the operation of the urban transport inspection in the province of Lima in 2016." Its general objective is to develop the problem of the standard by identifying its theoretical, normative and successful experiences, in order to propose recommendations that contribute to the management of transportation control, including new policies for compliance with the rules established in the General Law of Transport and Land Transit No. 27181 with the purpose of promoting efficient transportation control, proposing alternative solutions, and reducing this problem.

For this research was used variables techniques of survey, documentary analysis of books, national legal texts as international instruments.

Concluding with proposing the Bill: Law that regulates the procedures to the Provincial Municipalities exclusive powers and regulations of municipal vehicle deposits, in order to have norms that fit our normative reality that provides a solution to short, medium and long-term, to face the transport crisis today.

Keywords: Vulnerability of operability, unique legal submission, favorable retroactivity.

CONTENIDO

I.	INTRODUCCIÓN	1
1.1.	Situación problemática	1
1.2.	Selección del problema.....	2
1.2.1.	Antecedentes del problema.	2
1.2.2.	Formulación del problema	6
1.3.	Hipótesis	7
1.3.1.	Hipótesis global.....	7
1.3.2.	Sub hipótesis.	7
1.4.	Objetivos.....	9
1.4.1.	Objetivo general	9
1.4.2.	Objetivos Específicos.....	9
1.5.	Justificación	10
1.6.	Antecedentes de investigación.....	11
1.7.	Marco teórico	18
1.7.1.	Variable 1	26
1.7.2.	Variable 2	26
1.7.3.	Variable 3	27
II.	MATERIAL Y METODOS	29
2.1.	Tipo y Diseño de la Investigación	29
2.2.	Métodos de Investigación	29
2.3.	Población y Muestra	29
2.4.	Variables y Operacionalización	29
2.5.	Técnicas e instrumentos de recolección de información	30
2.6.	Validación y confiabilidad de instrumentos	30
III.	RESULTADOS	33
3.1.	Resultados en Tablas y/ Figuras	33
3.2.	Descripción de los fiscalizadores respecto a las concordancias en la operatividad y fiscalización (legislación sobre el transporte urbano en la provincia de Lima: Instancias políticas y administrativa).....	35

3.3. Descripción de las actividades en la Ordenanza N° 1901-2015, artículo 4°, inciso C: Vulneración de la operatividad de la fiscalización del transporte Urbano en la provincia de Lima en el año 2016.....	44
IV. DISCUSIÓN	49
4.1 Discusión de Resultados	49
4.2. Análisis de los inspectores fiscalización de transporte respecto a los incumplimientos en la operatividad y fiscalización (legislación sobre el transporte urbano en la provincia de Lima: Instancias políticas y administrativas).....	55
4.3. Descripción de las actividades en la ordenanza N° 1901-2015, artículo 4°, inciso C: vulneración de la operatividad de la fiscalización del transporte urbano en la provincia de Lima en el año 2016.....	58
V. CONCLUSIONES	62
5.1. Resumen de las apreciaciones resultantes del análisis.....	62
5.2. Conclusiones parciales.....	67
5.3. Conclusiones General	75
5.4. Propuesta Legislativa	80
VI. REFERENCIAS	88
ANEXOS.....	90

INTRODUCCIÓN

I. INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación fue denominado: Análisis de la Ordenanza N° 1901-2015, artículo 4°, inciso C, Vulneración de la Operatividad de la Fiscalización del Transporte Urbano en la Provincia de Lima en el año 2016, lo cual se realizó una investigación para el resultado obtenido.

Durante dicha investigación, el factor tiempo influye, pero mi afán de brindar una sólida investigación de tesis y así culminar con éxito la misma.

La tesis está constituida por los siguientes capítulos que a continuación detallo:

La introducción, conformado por las situaciones problemáticas, formulación del problema, donde analizaremos el problema de la investigación y los antecedentes, tendremos como referencia investigaciones anteriores, interrogativa del problema con sus respectivas limitaciones de la investigación, la hipótesis.

Material y métodos, conformado por el diseño de investigación y métodos, como las técnicas e instrumento de recolección de información.

Resultados, con interpretación de resultados en orden y coherencias de objetivos de la investigación.

Discusión, describir y debatir los hallazgos novedosos estableciendo comparación con investigaciones similares.

Conclusiones, ideas esenciales logradas en la investigación.

Referencias y anexos, donde se incluye tipos de fuentes y documentos que ayuden a esclarecer más la investigación.

1.1. Situación problemática

Las normas que regulan el transporte público en el Perú buscan el orden y seguridad, gestionado con responsabilidad, eficiencia y competencias definidas. En Lima, la Municipalidad Metropolitana se encarga de regular mediante Normas legales (Ordenanzas, Decreto de Alcaldía), el transporte público urbano de pasajeros, asegurando la prestación de un servicio de calidad y saludable a los usuarios.

Pero el panorama es otro. Tenemos un transporte público caótico, inseguro, ambientalmente peligroso y sobredimensionado. Las competencias entre las Municipalidades provinciales y distritales con las de Lima generan conflictos y desorden, cuando se sanciona el abuso e incumplimiento de los transportistas.

La Ordenanza N° 1901-2015 de la Municipalidad Metropolitana, busca efectivizar las sanciones a los transportistas, internando a los vehículos infractores en el depósito y asegurar el pago. Pero no se cumple ya que interfieren con la aplicación de la sanción, liberando al vehículo y vulnerando la operatividad de la fiscalización del transporte urbano en la provincia de Lima en el año 2016.

1.2. Selección del problema.

El Proyecto de Investigación: Análisis de la Ordenanza N° 1901-2015, artículo 4°, Inciso C, Vulneración de la Operatividad de la Fiscalización del Transporte Urbano en la Provincia de Lima en el año 2016, fue seleccionado teniendo en cuenta los siguientes criterios:

- a) Deficiencia de la normativa que ordena el servicio de transporte urbano regular de pasajeros.
- b) El alto índice de mortalidad generado por accidentes de tránsito (Incidencia social y jurídica).
- c) Deficiencia en las funciones de supervisión y fiscalización por parte de las autoridades competentes.
- d) Deficiencia de las normas dadas por la Municipalidad Metropolitana de Lima, consecuentemente, carencia de apoyo logístico, falta de profesionales vinculados a la gestión del transporte público.
- e) La gestión común entre provincias colindantes territorialmente (Lima – Callao - Huarochirí), afecta la calidad de servicio al usuario, haciendo caso omiso de la normativa que rigen entre sí.

1.2.1. Antecedentes del problema.

Desde cuando existen o se tienen referencias sobre este tipo del problema:

En el Mundo, Gakenheimer (1998), sostiene que existen:

Mayores diferencias en el desempeño vehicular. La gran variedad de tipos de vehículos en las calles presenta difíciles problemas de eficiencia y seguridad. Muchas ciudades tienen vehículos de pasajeros que van desde la tracción humana hasta los automóviles deportivos de alta velocidad, así como toda la gama de vehículos de carga. Gakenheimer, citando a Darbera y Nicot (1984) hay 16 modalidades de transporte público en las calles de la India. En China, si bien evidentemente es esencial garantizar vías adecuadas para las bicicletas, es sin duda ineficiente dividir las vías entre pistas motorizadas y no motorizadas, especialmente por la dificultad de movimientos en las intersecciones (p. 38).

En tal sentido, subraya el autor que las ciudades del mundo en desarrollo son dramáticamente distintas unas de otras, pero comparten ciertas características y problemas que las distinguen de las situaciones de movilidad del mundo desarrollado. La mayoría de ellas sufre problemas actuales e inminentes más serios de movilidad que sus contrapartes del mundo desarrollado (p. 51). Este problema se ha traducido en lo que conocemos como transporte urbano masivo.

La congestión está reduciendo la movilidad del usuario del automóvil. Es claro que, por las mediciones disponibles sobre demora en el tráfico, e incluso por evidencia impresionista, en casi todas las grandes ciudades del mundo en desarrollo (y desarrollado) la congestión impide cada vez más la movilidad del usuario del automóvil (Thomson & Bull, 2002).

Según Thomson & Bull, el transporte urbano en su conjunto es una actividad de importante magnitud en el devenir de un país. La operación de los vehículos que circulan en las vías de ciudades de más de 100 000 habitantes consume alrededor de 3.5% del producto interno bruto (PIB) de América Latina y el Caribe, sin considerar los viajes opcionales, como los de fines de semana. El valor social del tiempo consumido en los viajes equivale a aproximadamente otro 3% del PIB. De estas cifras se desprende que los recursos dedicados al transporte urbano son muy significativos (2002, p. 117).

Muchos países invierten para dar prioridad al peatón que, al vehículo de transporte, pero en nuestra realidad es diferentes a veces lo que funciona en otro país, no funciona en el otro, por diferentes factores siendo los principales el social y cultural.

El transporte urbano no solo es un problema inmerso en nuestro país, sino a nivel mundial, donde se encuentra transporte público existe la informalidad, es ahí donde el gobierno trata de hacer mejoras para poner fin a esta situación que resulta perjudicial a la población (Organización Panamericana de la Salud, 2010).

En el País, la Defensoría del Pueblo, vio el caso de la Municipalidad Provincial de Huarochirí mediante la Ordenanza N° 058-2011/CM-MPH-M (<http://www.defensoria.gob.pe/blog/d-p-en-accion/comment-page-1/>), respecto al cual aprueba y ratifica la facultad de supervisar algunas zonas de la Carreteras central en las cuales existe población urbana, mediante foto papeletas, donde el ente de fiscalización es el Ministerio de transporte y Comunicaciones (MTC), mediante la Superintendencia de Transporte Terrestre de personas, Carga y Mercancías (Sutran).

El problema de transporte urbano se agrava en mayor proporción en la provincia, donde sus gobernantes no acatan las leyes, y en la intención de mejorar el tránsito y mejoramiento del transporte urbano, las autoridades provinciales formulan normas de transporte, la cuales en lugar de aportar mejoras desvirtúan la ley, causando confusión a los administrados quienes se sienten desconcertados y desconocen muchas veces que norma respetar.

Muchos de nuestros gobernantes no están preparados o no están a la altura del cargo, no son elegidos por sus logros, preparación nivel educación, en nuestro país es la popularidad que gobierna y la improvisación es el motivo de quiebra de nuestra situación actual.

A veces los gobernantes de nuestro territorio por falta de asesoramiento o personal calificado toma por su lado la ley, y tratan de emitir ordenanza que no se ajusta a la realidad del verdadero problema que es la informalidad y trata de brindar solución del problema, por popularidad u obtención de ser reelegido.

Donde los congresistas en su intento de dictar normas para regular y mitigar la situación que en otros países son preocupante, lo cual no es exclusivo en el Perú, según los estudios de epidemiología por la Organización Panamericana de la salud. El 90% de las defunciones por accidentes de tránsito ocurre en los países de ingresos bajos y medianos,

donde se halla menos de la mitad de los vehículos matriculados (informales) en todo el mundo, Sminkey (2011).

En la institución, empresa o algo similar: Mendiola, Aguirre, Ayala, Barboza, Bernal y Pinillos (2014), sostienen que Lima vive una grave crisis de transporte urbano: Esta crisis no es nueva, tuvo su punto de quiebre en el gobierno de Alberto Fujimori, en 1991, con la aprobación de normas para facilitar la importación de unidades usadas y liberar las rutas de transporte, cuando era alcalde de la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) Ricardo Belmont Casinelli (p. 11).

Además, consideran que el punto de partida del problema tiene que ver con el Decreto Legislativo 651, promulgado en julio de 1991, permitió el ingreso de camionetas rurales al servicio de transporte público con vehículos en mal estado, a lo que luego se sumó el incremento sostenido del parque de unidades vehiculares, el cual ha crecido a una tasa de 8 % en los últimos cinco años, acompañando el crecimiento económico del país (p. 12).

Desde esa perspectiva, el transporte urbano en Lima se diversificó y masificó peligrosamente. Ello también dio origen a que desde varios frentes se asumiera el problema, buscando ordenarlo. Especialmente, el problema empezó con las instituciones comprometidas y la capacidad de legislar para ordenarlo. Tanto el Ministerio de Transporte y Comunicaciones como la Municipalidad Metropolitana de Lima, compitieron y crearon un problema en términos de rangos, competencias y normatividad.

Nuestras autoridades, tratan de dar solución al problema que es nivel nacional, el transporte público teniendo como factores la informalidad que fomenta el caos vehicular de nuestras vías, poniendo en riesgo la vida de los usuarios.

Barbero (2006) sostiene que Lima tiene problemas serios en lo que se refiere a la circulación en general y en el transporte público en particular. Esta situación afecta especialmente a los sectores de menores recursos y genera fuertes externalidades negativas. El área metropolitana de Lima presenta dificultades estructurales en la organización de su transporte y tránsito: el servicio de transporte público es deficiente, el tránsito es caótico, los

tiempos de viaje son elevados, existe un alto número de accidentes y una significativa contaminación generada por el parque automotor.

Dados el caos vehicular y la ineficiencia del transporte público en Lima, la actual gestión de la MML, a cargo de la alcaldesa Susana Villarán, ha emprendido una reforma del transporte público que tiene impacto directo sobre las empresas de transporte público y su forma de operar con base en un sistema integrado de transporte (SIT).

Hasta el año 2014, el transporte en la ciudad de Lima contaba con 403 rutas activas que circulan en la provincia de Lima y 156 rutas en la Provincia Constitucional del Callao. El 80 % de los viajes que se realizan en Lima utilizan el transporte público, con un tiempo promedio de traslado de entre tres y cuatro horas al día, según señala la Gerencia de Transporte Urbano de la MML. (Mendiola, A. Aguirre. C. Ayala, E. Barboza, W. Bernal, C. Pinillos, W. 2014, p.12)

1.2.2. Formulación del problema

A partir del tema elegido, formulamos el problema en dos partes, teniendo en cuenta las siguientes preguntas:

Primera parte del problema (Incumplimientos).

¿Las normas fiscalización del transporte público, se incumplen?

¿La aplicación de la Ordenanza N° 1901-2015, Artículo 4°, Inciso C, viene vulnerando la operatividad de la fiscalización del Transporte Urbano en la Provincia de Lima en el año 2016?

¿Las funciones de supervisión y fiscalización son deficientes por parte de las autoridades competentes?

¿La gestión común entre provincias colindantes territorialmente (Lima – provincias), afecta la calidad de servicio al usuario, haciendo caso omiso de la normativa que rigen entre sí?

Segunda parte del problema (Discrepancias teóricas)

¿Cómo gestiona el gobierno central la aplicación de las leyes de mayor rango, cuando éstas no son respetadas por otras autoridades que emiten ordenanza que tratan de modificarla?

¿Las normas fiscalización del transporte, se vulneran entre sí respecto a la realidad haciendo visible la discrepancia teórica?

¿Es necesario que dos entidades administrativas del Estado con diferente estatus y normativa sancionen a un mismo infractor?

¿Cómo se presenta la discrepancia teórica, teniendo en cuenta su jerarquía respecto a la aplicación en el transporte público?

¿Los funcionarios de turno conocen las normas e impiden que se vulnere la operatividad y fiscalización del transporte urbano en Lima?

1.3. Hipótesis

1.3.1. Hipótesis global.

El transporte público urbano de la provincia de Lima (A) es afectado por incumplimientos y discrepancias teóricas ($\sim X$) que afectan negativamente la fiscalización, el orden y la seguridad del transporte masivo, por desconocer o aplicar inadecuadamente planteamientos teóricos relacionados al transporte público, asimismo, no cumplir algunas disposiciones de las normas necesarias para lograr una eficiente fiscalización y gestión o desconocer experiencias exitosas de otros ciudades-países ($\sim B$).

1.3.2. Sub hipótesis.

Las actividades (A_1) desarrolladas en la aplicación de la Ordenanza Municipal 1901-2015 tienen deficiencias ($\sim X_1$) debido a que no se han cumplido con algunos disposiciones de la Ley de Orgánica de Municipalidades ($\sim B_4$) o que no se aprovechan las Experiencias exitosas de las ciudades de Bogotá ($\sim B_8$) y Curitiva ($\sim B_9$) que permitan direccionar adecuadamente las actividades mejoras en el transporte público urbano.

Fórmula de la sub hipótesis “a”, según el anexo 4.

“a” = $\sim X_1; A_2; \sim B_4; \sim B_8; \sim B_9$

Donde:

(A_1) = Actividades

($\sim X_1$) = Deficiencias

($\sim B_4$) = Ley de Orgánica de Municipalidades

($\sim B_8$) = Bogotá

(~B₉) =Curitiva

Arreglo 1: A_n, ~X_n, ~B_n.

Los fiscalizadores (A₂) dado el nivel de instrucción y preparación que tienen, encargados de aplicar la Ordenanza Municipal N° 1901-2015 (~B₅) en Lima Metropolitana (~B₆) muchas veces incumplen (~X₂) con el fin de la norma al no llevar o liberar de los Depósitos Municipales (~B₇) a los vehículos sancionados, con ello mejorar la fiscalización al transporte urbano.

Fórmula de la sub hipótesis “b”, según el anexo 4:

b = ~X₂; A₁; ~B₅; ~B₆; ~B₇

Donde:

(A₂) = Actividades

(~X₂) = Incumplimientos

(~B₅) = Ordenanza Municipal N° 1901-2015

(~B₆) =Lima Metropolitana

(~B₇) =Depósitos Municipales

Arreglo 1: ~B_n, ~X_n, ~A_n.

Los responsables (A₂) de la dirección y gestión del transporte urbano en Lima desconocen los conceptos básicos (~B₁) porque algunas veces o tienen claro sus competencias (~B₂) o la aplicación de las normas generan contradicciones (~B₃) que las entienden como discrepancias teóricas (~X₃).

Fórmula de la sub hipótesis “c”, según el anexo:

c = ~X₃; A₃; ~B₁; ~B₂; ~B₃

Donde:

A₃ = Responsables

~X₃ = Discrepancias teóricas.

~B₁ = Conceptos básicos

~B₂ = Competencias

~B₃ = Contradicciones.

Arreglo 2: A_n; ~X_n; ~B_n

1.4. Objetivos

1.4.1. Objetivo general

La presente investigación analiza el transporte público urbano en la provincia de Lima respecto a un Marco Referencial que integra: Planteamientos Teóricos pertinentes a este tipo de temas; Normas que la rigen; condiciones del entorno local y Experiencias exitosas; mediante tipos de investigación: aplicada, descriptiva, explicativa-causal; y el análisis es predominantemente cualitativo, teniendo en cuenta que lo cuantitativo aporta datos y estadísticas que necesitan una interpretación cualitativa, con el propósito de identificar si el artículo 4º, Inciso C de la Ordenanza N° 1901-2015, vulnera la operatividad de la fiscalización del Transporte Urbano en la Provincia de Lima en el año 2016, es decir, las causas de las variables prioritarias del problema, de tal manera que tengamos base o fundamento para proponer recomendaciones que contribuyan a cumplir y gestionar eficientemente la fiscalización del transporte público en Lima.

1.4.2. Objetivos Específicos

Situar, seleccionar y definir a manera de resumen los planteamientos teóricos (marco teórico) directamente relacionados con el tema, como: Conceptos teóricos básicos (~B₁), Competencia (~B₂) y Contradicciones (~B₃); las Normas a cumplir como: Ley Orgánica de Municipalidades (~B₄) y la Ordenanza Municipal 019-2015 (~B₅); las condiciones del entorno local de influencia, como: Lima Metropolitana (~B₆) y los Depósitos Municipales (~B₇), y las Experiencias exitosas de las ciudades de Bogotá (~B₈) y Curitiba (~B₉) cuyos resultados favorables sean aprovechados para Lima.

Todo será integrado como Marco Referencial, necesario y útil que emplearemos como patrón en el análisis del transporte público de Lima en el 2016.

Describir el transporte urbano en la provincia de Lima en sus partes o variables prioritarias, como: Actividades (A₁), Fiscalizadores (A₂) y responsables (A₃).

Comparar, a través de tipos de investigación: aplicada, descriptiva, explicativa-causal y un tipo de análisis predominantemente cualitativo, teniendo en cuenta que lo cuantitativo aporta datos y estadísticas que necesitan una interpretación cualitativa, con el apoyo de programas

computarizados –como los aplicativos MS Office y SPSS- cada variable prioritaria del artículo 4°, Inciso C de la Ordenanza N° 1901-2015, con respecto a cada parte o variable del Marco Referencial que se relacione directamente.

Identificar las causas o motivos de cada parte o variable del problema, es decir, de las Deficiencias ($\sim X_1$), incumplimientos ($\sim X_2$) y las discrepancias teóricas ($\sim X_3$) en la aplicación del artículo 4, inciso C de la Ordenanza N° 1901-2015, Artículo 4°, Inciso C, respecto a la operatividad de la fiscalización del Transporte Urbano en la Provincia de Lima en el año 2016.

Proponer recomendaciones que contribuyan a cumplir y gestionar eficientemente la fiscalización del transporte público en Lima, de tal manera que orienten cómo se podrían superar las Deficiencias ($\sim X_1$), incumplimientos ($\sim X_2$) y las discrepancias teóricas ($\sim X_3$) para lograr orden, seguridad y eficiencia en la gestión

1.5. Justificación

Esta investigación es necesaria para los responsables que gestionan el transporte masivo público en la capital ya que la incomprensión en la aplicación de la Ordenanza N° 1901-2015, Artículo 4°, Inciso C, viene vulnerando la operatividad de la fiscalización del Transporte Urbano en la Provincia de Lima en el año 2016, afectando el cumplimiento de las sanciones a los infractores y discrepancias entre la Municipalidad de Lima, las provinciales e instancias judiciales.

Entendemos que nuestra investigación es necesaria ya que, a partir de los resultados, permitirá viabilizar una adecuada comprensión de la aplicación de la Ordenanza por parte de instituciones competentes en la gestión del transporte público.

Es conveniente ya que permitirá gestionar el transporte público masivo en la capital, haciendo que este sea ordenado, seguro y eficiente, beneficiará a los usuarios y a la ciudad.

Tendremos una visión diferente, como las ordenanzas, se vulneran entre sí, desprotegiendo a los usuarios, dejando la vulnerabilidad de los operativos de control y fiscalización a los vehículos de transporte público.

Por último, afianzará a la a la Universidad Señor de Sipán, especialmente, a la carrera de Derecho, en el campo de la producción científica, cuyos conocimientos beneficiarán a la comunidad académica y la comunidad limeña.

1.6. Antecedentes de investigación.

El transporte público dada las dimensiones e importancia que fue adquiriendo en la sociedad peruana y los problemas que se fueron generando, pronto llamó la atención de académicos, estudiosos, políticos y agentes comprometido con proponer alternativas y soluciones.

Castro (2012) se propuso contribuir en la construcción de un transporte sostenible para la ciudad de Córdoba a través de la evaluación de la aplicabilidad de un modelo valorado desde la Evaluación, a la vez concluyó que:

- a. El transporte público urbano y en general los servicios públicos y de infraestructura, son componentes prioritarios para el funcionamiento de una ciudad. Configuran la estructura urbana, implican tanto las construcciones materiales que se apoyan en el suelo urbano, como las acciones que se efectúan por su intermedio y acceso.
- b. Un punto importante a tener en cuenta es la institucionalidad del transporte, puesto que la problemática estudiada trasciende las fronteras política-administrativas. Se hace necesaria, entonces, la reforma de la Ley Orgánica de Municipalidades, básicamente en lo que refiere a la competencia de los Concejos Deliberantes y a la rígida estructura de municipios en todos los temas.
- c. Actualmente en Córdoba hay algunos emprendimientos de planificación, con programas y proyectos de la Municipalidad y la Provincia, la creación del Consejo de Planificación Urbanístico de Córdoba y el avance en el proyecto de Ley de Ordenamiento Territorial del Ministerio de Planificación Territorial), que abrigan la esperanza de transformación de la ciudad, amparados en el respaldo teórico. No obstante, la planificación del transporte de pasajeros no parece ser tan fuerte para alterar viejas estructuras, menos en la actualidad, cuando Córdoba ha llegado a niveles de complejidad y dinamismos sin precedentes, en donde sólo se prioriza el uso del vehículo particular. De ahí que el impulso generado por

propuestas como el subterráneo, aisladas y espasmódicas permita afirmar que se está en el momento de un cambio de enfoque (p. 88).

Bonilla (2006) se plantea como objetivo conocer la realidad del transporte público en la ciudad de Huancayo y concluyó que:

- a. El crecimiento de la población de Huancayo del orden del 4.3% tal como lo mostrará el Plan Director Municipal fue un factor importante en los últimos 10 años tanto para la expansión de la ciudad como para el crecimiento del transporte público.
- b. Desde el año 1990, la Municipalidad Provincial de Huancayo ha venido expidiendo normas municipales como decretos de alcaldía y ordenanzas, que ayudaron a solucionar sólo parcialmente el problema de la parte administrativa.
- c. Existe informalidad por parte de los tres componentes del servicio de transporte público, por un lado, las empresas de transporte no llevan un control sobre las unidades que administran; por otro lado, los usuarios, quienes por falta de educación vial contribuyen con el desorden imperante al subir y bajar de las unidades de transporte público donde es más conveniente para ellos; y por último está la Municipalidad, quien no cumple propiamente sus funciones a pesar que es la entidad encargada de regular, administrar y ordenar el servicio de transporte público, así como también es la encargada de impartir la educación vial entre los usuarios.
- d. El Plan Director Municipal está claramente definido para un modelo de ciudad sectorizada, en la cual, el equipamiento urbano y los servicios deben de estar sectorizados y ubicados a lo largo de la ciudad. Este modelo sectorizado sólo incrementará el problema latente de transporte público pues crecerá el número de viajes y el problema de contaminación ambiental y acústica existente.
- e. A la fecha de elaboración de esta tesis, no existe una norma municipal que regule exclusivamente el transporte público orientado a alcanzar los niveles de calidad requeridos para este servicio (p. 190).

Barbero (2006), incluido en una importante publicación del Banco Mundial, afirma que la organización del servicio público de pasajeros incluye diversas modalidades de transporte automotor. Este se caracteriza por la proliferación de vehículos de pequeño tamaño (la mitad son ‘combis’) y de alta edad promedio. La oferta del servicio público comprende quinientas rutas en las que se brinda el servicio de tres modos: las ‘combis’ (49 por ciento de la oferta y 33 por ciento de los viajes), los buses (18 por ciento y 29 por ciento

respectivamente) y los microbuses (33 por ciento y 38 por ciento respectivamente). Existen, para el año 2005, aproximadamente 190 mil taxis en Lima (comparados con 60 mil en Buenos Aires y 100 mil en Santiago), y numerosas mototaxis (estimadas en 45 mil). La importación de vehículos usados y la desregulación durante la década de 1990 han convertido al transporte público en un refugio ante la falta de empleo. Las empresas prestadoras del servicio de transporte son en gran medida afiliadoras que obtienen la licencia que les permite funcionar y subcontratan operadores individuales. El tren eléctrico, cuya construcción se inició en la segunda mitad de la década de 1980, quedó inconcluso y no brinda ningún tipo de servicio público. La calidad del servicio público de pasajeros es percibida como mala por la población, debido al excesivo tiempo que por lo común toma un viaje, la incomodidad y la inseguridad. Nueve de cada diez usuarios en Lima opinan que el servicio de transporte público de pasajeros es regular, malo o muy malo. Frente a este panorama, proponía que Para mejorar la calidad de vida en la ciudad se propone fomentar el desarrollo de servicios de transporte público masivo, con esquemas de prioridad que permitan mejorar sensiblemente los tiempos de desplazamiento.

Barbero (2006), además sostiene que el desarrollo de sistemas de transporte masivo, con tecnologías y esquemas operativos adecuados según el tamaño de la ciudad, requiere racionalizar la oferta y modernizar la flota de acuerdo con criterios de calidad, eficiencia y rentabilidad económica, garantizando los niveles de cobertura espacial y reduciendo la contaminación y el ruido. Agrega que, este cambio precisa la participación y capacitación de los operadores actuales del servicio de transporte urbano y el fortalecimiento de las instituciones que tienen que ver con el sector. Finalmente, es muy importante mejorar el entorno urbano para el peatón, puesto que los más pobres son los que caminan más y constituyen la mayor parte de las víctimas de los accidentes.

Quispe (2007) analiza desde el punto de vista geográfico el espacio territorial de Lima-Callao, observando escenarios urbanos poco funcionales y carentes de seguridad física en el transporte vial. Se identifican rutas de transporte urbano muy vulnerables a diversos peligros, sobre todo de contaminación, encontrando áreas urbanas con alto índice de densidad poblacional y alto índice de concentración vehicular, asimismo apreciamos en el entorno, gran déficit de áreas verdes, pérdidas de suelo agrícola y la incidencia de un sistema de transporte muy deteriorado. Concluye que:

El conocimiento de la realidad geográfica de un territorio nos permite conocer y evaluar la relación entre la calidad ambiental y la calidad de vida.

La geografía del transporte nos permite comprender la estructura del sistema del transporte urbano; en la ciudad de Lima tenemos un sistema de transporte muy deficiente, obsoleto, desordenado, caótico e informal en su gran mayoría.

Lima y Callao requieren de un transporte urbano moderno, eficiente, con rutas ordenadas, infraestructura adecuada, semáforos digitales, infraestructura mejorada por los municipios distritales, sobre todo en el mantenimiento de asfalto de pistas.

La mejora global del espacio territorial de Lima metropolitana, dependerá de la mejora de la calidad ambiental y la mejora de la calidad de vida de la población que está en función de la mejora de su renta, de las condiciones de trabajo y reducir la contaminación ambiental, adoptando valores de educación y cultura.

Los índices de calidad de vida obtenidos para Lima Metropolitana, partiendo de la calidad ambiental, será un instrumento válido de gestión del territorio en el reordenamiento del transporte público.

Los indicadores del deterioro ambiental se dan por los elementos contaminantes que se encuentran en el aire que respiramos, en los ruidos de los vehículos, en los residuos sólidos vertidos en las calles y la falta de áreas verdes que es muy escaso en nuestra ciudad capital de Lima Metropolitana (p. 79).

Bielich (2009) se propone como objetivo entender la problemática del tránsito limeño desde una perspectiva poco analizada: la de las empresas de transporte público.

Es común escuchar calificativos negativos entre los limeños sobre los choferes y cobradores que participan en el tránsito. Nosotros queremos dejar de lado dichos calificativos que, a nuestro entender, se producen sin siquiera conocer la realidad del tránsito en general. Así, buscamos entender por qué los choferes manejan de la manera en que lo hacen. Consideramos que uno de los factores clave que explica el modo de manejar de los choferes recae en el sistema laboral en el que se encuentran” (p. 5).

Asimismo, concluye que:

Lima, en comparación con el resto del país, ha tenido una evolución marcada por un crecimiento acelerado. Durante las décadas del sesenta y setenta experimentó un “boom demográfico” que provocó que se extendiera geográficamente y que amplió el recorrido de los desplazamientos. Lima se ha convertido en una ciudad difusa, con diferentes centros en los que se llevan a cabo actividades importantes en la vida de las personas. Para poder acceder a la vivienda, trabajo, estudio, entretenimiento, salud y demás, los limeños deben atravesar la ciudad, viajar de un punto a otro, movilizarse de un distrito a otro. Lima es, pues, una ciudad difusa, y las necesidades de movilización de los limeños están acorde con ello. El transporte público en Lima es un rubro con poca participación del Estado y con empresas que laboran en situaciones inestables. Siendo ésta la situación, no se puede exigir que el sistema sea eficiente y ordenado. En un sistema precario como el limeño, las empresas de transporte público deben sobrevivir, optando por las tácticas que más les convengan. Lo mismo ocurre con los choferes y cobradores, quienes están en un mundo en el que las normas de tránsito no se respetan, porque no les conviene. Trabajar respetando el reglamento de tránsito sería obtener menos ingresos diarios. En el mundo del transporte cada actor debe moldear su interacción de acuerdo con su conveniencia; es decir, en la interacción se van construyendo las tácticas.

A partir del análisis de las prácticas de manejo de los choferes en Lima podemos concluir que el sistema laboral influye en gran manera en ellas. Como el ingreso es diario y se establece de acuerdo al total de la producción de ese día, los choferes deben buscar la mayor cantidad de pasajeros, para así tener el ingreso más alto posible. Para poder conseguir pasajeros optan por una serie de tácticas, que se van modificando de acuerdo al contexto. Las tácticas, además, se eligen según una serie de variables que los choferes toman en cuenta, entre las que se encuentra el respeto por las frecuencias, en los casos en los que las empresas los obligan a ello. El análisis que hacen los choferes y cobradores, y en general toda su práctica en el transporte público, se basan en ritmos temporales.

Por lo tanto, para que el transporte público de Lima Metropolitana sea más ordenado, es necesario hacer un cambio en el sistema. No pequeñas modificaciones en infraestructura, sino una reforma total del sistema de transporte público. Este tipo de reforma debe pasar por eliminar la tercerización. Las empresas deben ser dueñas del total de la flota vehicular. Actualmente ellas no poseen unidades, por lo que no pueden responder por las infracciones

que cometen los choferes. En cambio, si las empresas tuvieran vehículos propios, obligarían a los conductores a manejar mejor, porque en caso el chofer atropellase o chocase a alguien, esa persona podría pedir una indemnización a la empresa, y la empresa sí tendría el capital para cumplir con ella, a diferencia de lo que pasa actualmente. Una empresa con flota propia sería una empresa con mayores responsabilidades, por lo que se transmitirían más obligaciones y exigencias a los choferes, que se verían forzados a manejar de manera más tranquila (p. 190).

Borjas (2013) se propuso como objetivo analizar, diseñar e implementar un sistema de información en un entorno Web, que permita la administración de rutas y la generación manual o automatizada de los horarios del sistema de transporte público por medio de un algoritmo meta heurístico GRASP Construcción. A la vez concluyó que:

El sistema de información propuesto para implementarse en el sistema de transporte de Lima metropolitana no supone solucionar los problemas que se presentan en la actualidad a nivel organizacional. La anarquía y el desorden generalizado (en lo administrativo, operativo y de control), deben ser solucionados por las autoridades correspondientes, las cuales deberán de hacer de este servicio público, un buen servicio de provecho para todos, con mayor grado de satisfacción. En la actualidad se está trabajando con mayor énfasis en ello, ya que es vital y necesario para el crecimiento sostenido de la ciudad.

La presente solución tecnológica asume el cumplimiento de la reglamentación existente referida al tránsito vial. Si bien actualmente no se da de manera estricta, ese es un objetivo pendiente que se debe cumplir. Un ejemplo de que se puede llevar a cabo una mejor organización de las vías y de los paraderos con el fin de un correcto uso del sistema de transporte público, es el Metropolitano (inaugurado el 2010), el Metro de Lima (tren eléctrico, inaugurado el presente año), las reformas implantadas en las ordenanzas municipales, el Plan Regulador de Rutas, entre otras.

Las medidas a tomar para obligar al cumplimiento de los horarios, estarán a cargo de las autoridades respectivas. Estará a cargo también los ajustes necesarios en los tiempos de demora, ya que el sistema alertará con mensajes de advertencia y de peligro, pero no cambiará automáticamente los tiempos de demora establecidos para cada tramo, estos deben

ser cambiados manualmente. El sistema solo recomendará tiempos estimados a partir de los horarios registrados de días anteriores.

Con el presente sistema de información Web, solo se plantea administrar óptimamente los datos de las rutas y de los horarios, con el fin de poder unificarla y utilizarla para mejorar el servicio del sistema de transporte en Lima Metropolitana, pero no se busca implementar infraestructura, o un sistema integral de transporte tal como es el caso del Metropolitano. El fin de administrar información, es permitir facilitar la organización, tanto para los administradores como para los usuarios. La parte de la gestión de los procesos no está velados en el sistema, ya que no está involucrado en lo que se quiere demostrar. El sistema está orientado para brindar información objetiva a los clientes, para que puedan informarse con datos correctos, para facilitar el transporte, y va de la mano con la administración ordenada y centralizada.

El sistema de transporte podrá estar más organizado por medio del sistema de información. Pero para mayor eficiencia del mismo es necesaria la administración centralizada de los datos que se manejan en todo este ambiente. En el caso de información de mediciones de demanda, tráfico, horas de paso de los buses en los distintos paraderos, entre otros, cuanto más exacto y mayor sea la cantidad, el sistema podrá realizar estimaciones y cálculos más exactos (p. 201).

Mendiola, Aguirre, Ayala, Barboza, Bernal y Pinillos (2014), sostienen que Lima vive una grave crisis de transporte urbano, de ahí que su “estudio busca analizar este problema y proponer una alternativa de solución desde el punto de vista de los actores que intervienen en este servicio” (p. 11). Concluyen que del análisis realizado se comprueba que, en el aspecto económico, el modelo, manteniendo las condiciones propuestas por la MML sobre número de pasajeros a transportar y kilómetros a recorrer, es rentable para la propuesta realizada por el consorcio a formarse basado en la empresa de transporte urbano-caso, considerando las tarifas mínimas por pasajero y los costos por kilómetro (p. 35). Agregan que, este hecho permitiría que el Sistema Integrado de Transporte (SIT) de Lima, como lo ha propuesto la municipalidad, puede generar problemas en su funcionamiento igual que lo ocurrido en experiencias de aplicación de sistemas de transporte similares en Brasil, Colombia, Chile y Argentina. Mediante el análisis de *benchmarking* según el método de

Caralli, se han identificado en estas experiencias los siguientes Factores Críticos de Éxito (FCE): planeamiento y diseño, entidades y políticas públicas, recursos e infraestructura, y calidad del servicio. Finalmente, recomiendan que se debe realizar estudios de origen y de destino para determinar la creación de las rutas del SIT de Lima, ya que en algunos tramos se pueden generar problemas de contaminación acústica, lo cual provocará rechazo de la población y mayores costos por rediseño de rutas.

Ante los numerosos accidentes de tránsito defensoría del pueblo recomendó al Ministerio de Transporte y Comunicaciones, aprobar el Plan Nacional de seguridad vial y endurecer las sanciones a las empresas de transporte, Nota de prensa N°068/OCII/DP/2014. Defensoría del Pueblo (2014).

En el año 2002, se realizó estudios financiados por el Banco Mundial, donde concluye que se pierden aproximadamente 500 millones de dólares cada año en horas/hombre y en costos operativos debido a las ineficiencias del sistema de transporte urbano. Giugale, Fretes-Cibils, Newman, (2006).

1.7. Marco teórico

Transporte Urbano como sistema según la Real Academia Española (2008), el transporte es el sistema de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro. Transporte público es el servicio de transporte que se realiza por cuenta ajena mediante contraprestación económica. Transporte público terrestre es el servicio prestado por medios de transporte terrestres. Este servicio por tratarse de un servicio a la comunidad es regulado por entidades normalmente del gobierno. En el Perú, la entidad reguladora del transporte en general es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

El sistema de transporte público de pasajeros es un servicio que se brinda a la población, el cual le permita desplazarse entre distintos puntos de la ciudad y en el que confluyen tanto las entidades municipales y regulatorias como las empresas de transportes particulares. Éstas últimas son las propietarias de los medios de transporte que llevan a cabo el servicio propiamente (Borjas, 2013, p.2).

El sistema de transporte público tiene como objetivo trasladar a una persona de un punto a otro con el fin de que el pasajero se beneficie del servicio.

En los últimos años con motivo del incremento y el poco control del tráfico como del sistema de transporte en las calles de Lima, la insatisfacción es alta, ya que los clientes no logran beneficiarse de la manera que esperan con el servicio (Borjas, 2013, p. 1).

Según Mendiola, Aguirre, Ayala, Barboza, Bernal. & Pinillos (2014), los sistemas de transporte son muy complejos y exigen tener en cuenta un gran número de variables y la perspectiva de diferentes sectores, así como comprender los múltiples contextos que interactúan. Además, si bien son útiles y necesarios para la sociedad, pueden ser peligrosos para la salud humana. Los sistemas de transporte están conformados por una multiplicidad de factores que incluyen los medios de transporte (es decir, los medios motorizados y no motorizados), los caminos y demás infraestructura física, y los diferentes tipos de usuarios, que están inmersos en un entorno físico, social y económico específico y tienen comportamientos y necesidades específicas. Algunas características que deben tener los sistemas de transporte son la eficiencia, la fiabilidad y la cobertura de toda la población, pero la más importante es la seguridad.

De otro lado, según Bielich (2009), dadas las facilidades de importación tanto de autos nuevos como usados producidas en el país los últimos 20 años, el parque automotor se ha incrementado considerablemente también para las unidades de transporte público. Este incremento sumado a la carencia de vías de comunicación ha provocado una mayor congestión en las ya existentes, sobre todo en las avenidas y calles principales las cuales ya desde muchos años atrás se presentaban problemas de exceso de tráfico, ya que estas mismas se deben de compartir con el transporte privado. La mayoría de la población recurre al servicio de transporte público, por lo cual es de suma importancia que este servicio pueda abastecer sus necesidades, ya que es la alternativa más accesible de transporte en el aspecto económico.

La información acerca de los medios de transporte así como los recorridos de las distintas líneas existentes en Lima, no es difundida de una manera adecuada. Los pasajeros suelen conocer sobre los buses y los paraderos que recorren por medio de experiencias propias o por referencias de personas conocidas (Borjas 2013, p. 2).

Legislación y fiscalización.

El transporte público en varios países de Latinoamérica presenta una serie de deficiencias, ya que el sistema no sigue un régimen estricto ni es vigilado de manera eficiente por instancias públicas (Figueroa, 2005). En ese sentido, existen vehículos poco adaptados, suciedad, espacios reducidos para los pasajeros, alta exposición a ruidos molestos (Moller, 2006) y mala atención de los transportistas (Landa & Vladez, 2002; Moller, 2006), los cuales muestran conductas poco responsables y poco respetuosas, poniendo muchas veces en riesgo la vida de los pasajeros. Estas deficiencias generan inseguridad y molestia en los agentes que interactúan dentro del sistema de tránsito (Moller, 2006; Proexpansión, 2008).

En Lima metropolitana habitan alrededor de nueve millones y medio de personas, según estadísticas hasta finales del 2015. En él se concentra el 68,5% del parque automotor nacional, lo que vendría representado aproximadamente 800000 vehículos. El crecimiento continuo tanto de la población como del tráfico, exige una mayor organización, controlada y dirigida, con el fin de no saturar las vías de comunicación, si no, no se estará cumpliendo el objetivo del sistema de transporte que es servir a la ciudadanía para favorecerla. El 80% de viajes realizados al día en Lima se realizan por medio de transporte público, esto es aproximadamente 10 millones de viajes en promedio (Municipalidad Metropolitana de Lima, 2016).

Los motivos para que no se dé un nivel de confianza adecuado, se centran en una serie de deficiencias de gestión y operación, entre múltiples razones, la falta de control del crecimiento del parque automotor, el ineficiente marco regulatorio correspondiente, la informalidad del mercado mismo por parte de las empresas dedicadas al transporte público, la escasa cultura de respeto hacia los reglamentos de tránsito de conductores y peatones, etc. Según Borja (2013, p. 5-6), las causas principales de la problemática en el sistema de transporte se listan las siguientes:

Sobreoferta: Cerca de 31000 vehículos dedicados al transporte público masivo, lo cual provoca que los conductores traten de ganar la mayor cantidad de pasajeros, lo que conlleva a observar una actitud agresiva en los conductores y cobradores de las unidades de transporte.

Alta tasa de accidentes: una consecuencia de la agresividad de los conductores por ganar mayor cantidad de pasajeros. El 2009 se registró 54 mil 205 accidentes.

Congestionamiento en las principales vías de Lima: La excesiva cantidad de medios y la competitividad de las unidades de transporte, reducen dramáticamente la capacidad de las principales vías.

Incumplimiento de normas de tránsito y transporte: Al tratar de ganar mayor cantidad de pasajeros, establece un entorno que se le denominada “ley de la selva”, donde los más atrevidos y fuertes ganan, lo cual obliga a los conductores a infringir las normas de tránsito y transporte. Este desorden ha degenerado el objetivo de las empresas de transporte que es brindar un buen servicio al cliente, tomando como prioridad colocar mayor número de unidades afiliadas, de ese modo la calidad del servicio queda a segundo plano.

Incremento de empresas de transporte: reducción de la cantidad de empresas propietarias de los vehículos, e incremento de empresas afiliadoras. El problema de este sistema, que llevaba más de 30 años y se iba masificando a través del tiempo, es que las empresas autorizadas tercerizaban el servicio a otras empresas llamadas afiliadoras, con lo cual podían evadir cualquier responsabilidad. Con la Ordenanza No. 1338, entre varios puntos tratados, se trata de controlar este tipo de situaciones, ya que establece que las empresas autorizadas sean las propietarias de los buses o que los contraten directamente mediante arrendamientos financieros.

El servicio del transporte público es pésimo, no se respetan los recorridos de origen a destino, no mantienen su frecuencia, existen correteos, cabeceos, demoras sin motivo, los conductores y cobradores (operadores) no respetan los reglamentos de tránsito, las disposiciones municipales y las normas legales vigentes; la mayoría de los conductores tienen licencia de conducir fraguados y los cobradores a veces son menores de edad, ancianos, y muchas personas sin ningún tipo de educación. Actualmente existen miles de papeletas de infracción al tránsito y transporte urbano que se procesan en las oficinas de la SAT de los municipios de Lima y Callao. Cornejo (2007).

La Dirección General de Circulación Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene una división en el área de la circulación terrestre, la cual es la Dirección General de Circulación Terrestre, que es un órgano de línea del Viceministerio de Transportes. Tiene como fin normar, autorizar, supervisar, fiscalizar y regular el transporte

y tránsito terrestre de personas y carga, actividad que realiza de acuerdo a lo dispuesto por el ordenamiento legal vigente.

La Gerencia de Transporte Urbano, es una gerencia de la Municipalidad Metropolitana de Lima (GTU) y es la entidad encargada de planificar, regular y gestionar el tránsito urbano de pasajeros. Otorga concesiones, autorizaciones y permisos de operación a las actividades relacionadas al transporte de pasajeros. Además tiene la función de fiscalizar y controlar el cumplimiento de lo establecido en las concesiones otorgadas.

La Oficina de Administración Tributaria MML era la encargada de la recaudación de los ingresos hasta (1996), mediante los Edictos N° 225 y 227 17-05-1996 fue creada Servicio de Administración Tributaria (SAT).

En Lima, la autoridad competente para regular y reglamentar este servicio es la Municipalidad Metropolitana de Lima y lo hace mediante los siguientes entes:

El Concejo Metropolitano.

La Alcaldía Metropolitana.

La Gerencia de Transporte Urbano.

El Instituto Metropolitano Protransporte de Lima (PROTRANSPORTE).

El Concejo y la Alcaldía tienen las competencias establecidas en la Ley N° 27972, titulado Ley Orgánica de Municipalidades. En ella se define principalmente las competencias, funciones y alcances de los gobiernos locales, además de la función y los derechos frente a ellos de los vecinos. En el título XIII se definen, más ampliamente, las competencias y responsabilidades de la municipalidad de Lima “en las cuales se destacan las responsabilidades para desarrollar su rol de fiscalizar el correcto funcionamiento de todo el sistema de transporte” (Borjas 2013, p.1).

La Gerencia de Transporte Urbano de la Municipalidad Metropolitana de Lima tiene dentro de sus competencias el poder emitir normas complementarias necesarias para la gestión y fiscalización. En cuanto a la gestión, posee la competencia para autorizar las áreas o vías saturadas, otorgar títulos habilitantes a empresas de transporte, otorgar autorizaciones para la prestación de servicios, otorgar concesiones para la prestación de servicios mediante

licitación pública, administrar los registros, otorgar el certificado para la infraestructura complementaria de transporte terrestre del servicio de transporte público, autorizar y establecer paraderos, entre otros. En la fiscalización, debe realizar las acciones fiscalizadoras del servicio (detección de infracciones, imposición y ejecución de las sanciones), fiscalizar a los operadores de infraestructura complementaria de transporte terrestre, y además, previo convenio con la Municipalidad Metropolitana de Lima, se podrá delegar la supervisión y detección de infracciones y contravenciones a la Ordenanza N° 1599 (2012) con las Municipalidades Distritales mediante convenios interinstitucionales o tercerizando en entidades privadas.

a) *Otros Planteamientos.* Se publicó la ordenanza N° 1901-2015, donde establece el régimen de administración de los depósitos municipales de vehículos de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

Una norma puede generar externalidades en vez de contribuir para brindar la operatividad contra la informalidad en Lima Metropolitana.

Los funcionarios públicos no tienen todas las repuestas, necesitamos invertir más personal de fiscalización o estructura, análisis de impacto vial, siendo una de las tareas del estado es maximizar el bienestar del ciudadano.

Todavía estamos donde vemos que la multa pecuniaria para el transportista sea alta es sinónimo de gran autoridad.

En el país de España, en Madrid los Policías Municipales del ayuntamiento que son las autoridades de Transporte, tiene una norma que regula la prestación de servicio de los vehículos por placa par o impar, restringiendo la circulación de vehículos por las vías sancionándolo con la M30, los que ingresa al centro de Madrid, uno sería la congestión vehicular y el otro punto sería la contaminación atmosférica. Medidas contra la contaminación atmosférica (2016).

b) *Otros posibles componentes del marco teórico*

$X_1 =$ Discrepancias teóricas.

Pertenecen al dominio de esta variable, los datos que permiten entender “cuando algunos conocen y propugnan la aplicación prioritaria de un planteamiento teórico, tal que A, y otros hacen lo mismo, pero con otro planteamiento teórico, tal que B” (Caballero, 2014, p.126). Planteamientos que muchas veces se expresan en la no concordancia de la legislación, especialmente, aquella que se da para la gestión y fiscalización del transporte público urbano en Lima.

~B2 = Normas

Pertenecen al dominio de esta variable, aquello que sirve para regular, fiscalizar y sancionar el comportamiento de los individuos y la comunidad. En tal sentido, comprende los datos que en común tienen el atributo de explicitar “la norma o regla jurídica como un esquema o programa de conducta que disciplina la convivencia social, en lugar y momento determinados, mediante la prescripción de derechos y deberes, cuya observancia puede ser impuesta coactivamente”.

~B3 = Experiencias Exitosas

Tenemos dos grandes ejemplos a seguir ya con la normativa adecuada da el impulso al estado de seguir para el bien de ellos y la buena voluntad de los ciudadanos puede cambiar drásticamente la problemática del desorden o caos vehicular tenemos mucho que mejorar, pero el primer paso es el más difícil.

El Transporte Público en Suiza, tiene un sistema de transporte que ofrece un servicio de calidad, donde llega a casi cualquier parte del país, brindando un servicio de calidad, fácil acceso y rápido.

La cual se divide en dos redes que se interconectan, la red de transporte nacional que consta de trenes, teleféricos de montaña incluidos barcos y la red de transporte de cada pueblo o ciudad principalmente autobuses y tranvía.

Esto lo hace tipo modal, porque es posible hacer combinaciones para llegar a su destino.

c) Legislación comparada. País de Colombia, en la ciudad de Bogotá, como toda parte del mundo la congestión vehicular era un caos en dicho país, ya había sobrepasado los límites permitido, el caos no solo era en hora puntas, era todo el día, hasta que definieron la situación que estaba pasando y pasar poder corregir la situación actual debieron dar soluciones primero lo mediano y luego largo plazo, en movilidad sostenible (Cidatt, 2006).

El alcalde Enrique Peñalosa (1998-2000), propuso como parte de un proyecto siendo el más importante para dar solución al problema de transporte (Lozano, 2004). Poniendo en vanguardia del Sistema de Transporte Masivo, determinando de infraestructura exclusiva para dicho sistema, que conlleva estaciones de las cuales están conectadas por otros sistemas de transporte externos, dando inicio a Transmilenio, en el año 1999, teniendo como meta reducir el caos y el congestionamiento en un 20% (Lozano, 2014, p. 45).

Otro ejemplo lo vemos en Brasil ciudad Curitiba, siendo el más conocido en el mundo, siendo modelo de sostenibilidad urbana, dejaron atrás, las carreteras, puentes, para pasar en vías peatonales, donde solo dejaron el Sistema Integrado de transporte masivo, donde dan prioridad a la jerarquización de las vías, dando la prioridad al peatón y al ciclista, dejando en último lugar al vehículo.

En San Francisco, los vehículos particulares para circular en algunas vías determinadas, te condicionan que el vehículo debe tener mínimo cuatro ocupantes, siendo el motivo que un auto particular ocupa mucho espacio en las vías, teniendo así un sistema de transporte cómodo y seguro, caso contrario pagas una multa pecuniaria. Sumar (2014).

Se ha planteado que la razón de la problemática del transporte público en Lima sería que tiene tendría tres mecanismos de generación de señales que son discordantes entre sí: la normativa, el comportamiento y la infraestructura. Entonces existe un sistema donde hay normas, que no son acompañadas de voluntad para cumplir con ellas, y donde las voluntades o intenciones de cambio, no concuerdan con las posibilidades de actuar. Esto genera malestar en las personas provocando comportamientos orientados a intereses individuales que no consideran las consecuencias de los propios actos en los otros (Proexpansión, 2008).

Parte del problema era la saturación del parque automotor, por el crecimiento de autos en la vía pública. Mala infraestructura vial. Falta de la entidad encargada de normar y poner fin a estos dilemas.

Nuestras autoridades se enfocan el problema del transporte en el transporte público, dejando de lado los vehículos particulares que saturan las vías en horas punta, donde solo va una persona

1.7.1. Variable 1

Tenemos las siguientes:

A = Variables de la Realidad (variables intervinientes = causas minoritarias)

A₁ = Actividades

A₂ = Fiscalizadores

A₃ = Responsables

1.7.2. Variable 2

Tenemos las siguientes:

~B = Variables del Marco Referencial (variables independientes = causas mayoritarias)

Teóricas:

~B₁ = Conceptos Básicos

~B₂ = Competencias

~B₃ = Contradicciones

Normativas:

~B₄ = Ley de Orgánica de Municipalidades

~B₅ = Ordenanza Municipal N° 1901-2015

Entorno:

~B₆ = Lima Metropolitana

~B₇ = Depósitos Municipales

Experiencias exitosas:

~B₈ = Bogotá

~B₉ = Curitiba

1.7.3. Variable 3

Tenemos las siguientes:

$\sim X$ = Variables del Problema (variables dependientes = efectos o consecuencias)

$\sim X_1$ = Deficiencias.

$\sim X_2$ = Incumplimientos.

$\sim X_3$ = Discrepancias teóricas

MATERIAL Y METODOS

II. MATERIAL Y METODOS

2.1. Tipo y Diseño de la Investigación

El tipo de Investigación es Cualitativa, por el alcance temporal: Longitudinal ya que se obtuvieron datos en diferentes puntos, a través del tiempo, para realizar inferencias acerca del cambio, sus causas y sus efectos” (Hernández, et al., (2003, p.278).

2.2. Métodos de Investigación

El tipo de análisis es mixto, predominantemente cualitativo, teniendo en cuenta que lo cuantitativo aportó datos y estadísticas que necesitaron una interpretación cualitativa.

2.3. Población y Muestra

Para nuestro caso la población de informantes para el cuestionario es: Los Responsables encargados de gestionar y fiscalizar el transporte público de la capital, especialmente de la Gerencia de Transporte Público de la Municipalidad Metropolitana de Lima.

La población de informantes es de los Responsables: integradas por los Gerentes y subgerentes de la Gerencia de Transporte Urbano (GTU), Servicio de Administración Tributaria (SAT), Inspectores Municipales que son los fiscalizadores del Transporte Publico.

2.4. Variables y Operacionalización

Población de informantes: Gerentes y Sub Gerentes del GTU Y SAT. Al respecto la población es pequeña, pues solo comprende a los Gerentes y subgerentes del Gerencia de Transporte Urbano (GTU) y el Servicio de Administración Tributaria (SAT). Los entrevistamos a todos (8), y como sugiere Caballero (2015, p. 374) ello adquiere carácter censal y ningún censo requiere muestra.

Población de informantes: Inspectores Fiscalizadores del Transporte de la GTU. Teniendo en cuenta lo señalado en el punto anterior, se entrevistó a más significativos de los Inspectores de fiscalización, es decir, aquellos que tenían más años en el cargo, haber

participado permanentemente en operativos, pero en número de (24) inspectores; y, como también se aplicó la guía a todos, tampoco esta población requiere determinarse muestra.

Población de los ejecutivos: Gerentes y Subgerentes.

Porcentaje de los ejecutivos que ocupan cargos.

Teniendo en cuenta el organigrama de la Municipalidad Metropolitana de Lima, especialmente de las Gerencias y Subgerencias (8), hemos tomado en cuenta la de la Gerencia de Transporte Urbano (GTU) y la del Servicio de Administración Tributaria (SAT).

Población de los Inspectores fiscalizadores de Transporte.

Hemos considerado 24 inspectores, teniendo en cuenta los años en el cargo, profesión, haber participado permanentemente en operativos; y, también se aplicó la guía a todos, tampoco esta población requiere determinarse muestra.

2.5. Técnicas e instrumentos de recolección de información

La técnica del análisis documental, está técnica de recolección de datos, utiliza como instrumentos: fichas textuales, resumen y comentario. En tal sentido, Leyes, Decretos Supremos, Ordenanzas Municipales, Decreto de Alcaldía, libros, tesis, artículos de revistas especializadas y documentos de la institución (Municipalidad Metropolitana de Lima) sirven como fuentes que usaremos para obtener datos de los dominios de las variables: conceptos básicos, normas generales y legislación comparada; responsables y contextos.

La técnica de la encuesta, para ello, utilizaremos como instrumento un cuestionario que estará organizado con preguntas que serán respondidas como informantes los Responsables y miembros de la comunidad jurídica sobre la aplicación de las normas de fiscalización y uso del transporte público. Dominio de las variables: comunidad jurídica responsable.

La técnica de la observación de campo, utilizando como instrumento de recolección de datos de campo una guía de observación que permita obtener datos de los dominios de las variables: incumplimiento y discrepancia teórica.

2.6. Validación y confiabilidad de instrumentos

Los datos que se obtuvieron mediante la aplicación de las técnicas e instrumentos antes indicados, asimismo, aquellas que aportaron los informantes o fuentes también ya

mencionadas, fueron ingresados al programa computarizado Excel (Microsoft). Los resultados que arrojaron fue producto de los cruces que consideran las sub-hipótesis; Entonces, a partir de las precisiones porcentuales, ordenamiento de mayor a menor, y cronológico, fueron presentados como informaciones en forma de cuadros, gráficos, etc. Con respecto a las informaciones que se presentaron como resúmenes, cuadros, gráficos, etc., se formularon apreciaciones objetivas. Las apreciaciones correspondientes a las informaciones del dominio de variables que han sido cruzadas en una determinada sub hipótesis, estas fueron usadas como premisas para contrastar tal sub hipótesis.

El resultado de la contrastación de cada sub hipótesis (que pueda ser prueba total, prueba parcial, disprueba parciales o disprueba total) fue la base para formular una conclusión parcial (es decir, que tendremos tantas conclusiones, parciales como sub hipótesis hayamos planteado). Las conclusiones parciales, a su vez, se usaron como premisas para contrastar la hipótesis global.

El resultado de la contrastación de la hipótesis global, (que también puede ser prueba total, prueba y disprueba parciales o disprueba total) nos dieron base para formular la conclusión general de la investigación.

Las apreciaciones y conclusiones resultantes del análisis, fundamentaron cada parte de la propuesta de solución al problema nuevo que dio lugar al inicio de la investigación.

RESULTADOS

III. RESULTADOS

3.1. Resultados en Tablas y/ Figuras

3.1.1. Descripción de los responsables (gerentes y subgerentes) del transporte público urbano en la provincia de Lima en el año 2016.

A partir de la sub hipótesis “a” (ver anexo 4) que, además de cruzar a la variable responsables con la variable problema = Incumplimientos, solo cruza con las variables *discrepancias teóricas*, con respecto a las cuales se tuvieron en cuenta preguntas de la Guía de entrevista, cuyas respuestas dieron lugar a figuras, gráficos o cuadros, con los que organizamos el presente capítulo.

La Ordenanza N° 1901-2015

Tabla N° 1

Conocimiento	SI (%)	NO (%)
Conoce la Ordenanza N° 1901-2015	100	0
Conoce los alcances de la Ordenanza	100	0
Conoce a quienes debe aplicarse	100	0
Conoce a quien le compete internar un vehículo en el depósito	100	0
Considera que es efectiva	30	70
Se aplica adecuadamente	100	0

Fuente: elaboración propia en base a guía de entrevista.

Apreciaciones descriptivas:

- El promedio de los porcentajes de conocimiento sobre la Ordenanza 1901-2015 por parte de los responsables es del 90 % y la prelación de porcentajes de conocimiento sobre si conoce la Ordenanza N° 1901-2015 es del 100 %; 100 % conoce los alcances de la Ordenanza de acciones de fiscalización; 100 % conoce a quienes debe aplicarse; 100 % conoce a quien le compete internar un vehículo en el depósito; 100 % considera que se aplica adecuadamente y el 30 % que es efectiva.
- El promedio de no conocimiento es del 10 % de los ejecutivos y la prelación de porcentajes desagregados es de 70 % que considera no es efectiva; en un 0 % no expresa desconocimiento de la Ordenanza 1901-2015, sus alcances, a quien debe aplicarse, a quien le compete y que aplica adecuadamente.

3.1.2. Responsables

Tabla N° 2

	SI (%)	NO (%)
Considera que el sancionado conoce los alcances de la Ordenanza	20	80
Considera que la Ordenanza fortalece la fiscalización	100	0
Le compete al Servicio de Administración Tributaria (SAT) internar vehículos	100	0
Conoce la Ordenanza N° 1901-2015 tiene como objetivo detectar infracciones	30	70

Fuente: elaboración propia en base a guía de entrevista.

Apreciaciones descriptivas:

- a) El promedio de los porcentajes de conocimiento sobre por parte de los responsables es del 70 % y la prelación de porcentajes es del 100 % que considera que la Ordenanza fortalece la fiscalización; 100 % opina que le compete al Servicio de Administración Tributaria (SAT) internar vehículos; 30 % si conoce la Ordenanza N° 1901-2015 tiene como objetivo detectar infracciones y el 20 % considera que el sancionado conoce los alcances de la Ordenanza.
- b) El promedio de no conocimiento es del 30 % de los ejecutivos y la prelación de porcentajes desagregados es que el 80% no considera que el sancionado conoce los alcances de la Ordenanza; el 70 % no conoce la Ordenanza N° 1901-2015 tiene como objetivo detectar infracciones; 0 % expresa no considerar que la Ordenanza fortalece la fiscalización y que le compete al Servicio de Administración Tributaria (SAT) internar vehículos.

3.1.3. Incumplimientos

Tabla N° 3

	SI (%)	NO (%)
Considera que la Ordenanza de aplica en todo su extensión	70	30
Considera que la salida de un vehículo del depósito se debe al incumplimiento de la Ordenanza	20	80
Considera que el incumplimiento de la Ordenanza se debe a los Inspectores.	80	20

Fuente: elaboración propia en base a guía de entrevista.

Apreciaciones descriptivas:

- a) El promedio de los porcentajes de conocimiento sobre los Incumplimientos parte de los responsables es del 60 % y la prelación de porcentajes de conocimiento sobre Considera que el incumplimiento de la Ordenanza se debe a los Inspectores es del 80 %; 70 % que considera que la Ordenanza de aplica en toda su extensión y el 20 % que considera que la salida de un vehículo del depósito se debe al incumplimiento de la Ordenanza.
- b) El promedio de no conocimiento es del 40 % de los ejecutivos y la prelación de porcentajes desagregados es del 80 % que no considera que la salida de un vehículo del depósito se debe al incumplimiento de la Ordenanza; 30 % que no considera que la Ordenanza de aplica en toda su extensión y del 20 % no considera que el incumplimiento de la Ordenanza se debe a los Inspectores.

3.1.4. Praelación de porcentajes de las causas de las discrepancias teórica.

Consideran que antes de sancionar hay que capacitar: 31%.

No es necesario internalizar un vehículo a los depósitos municipales para sancionarlo: 25%.

El SAT sólo ejecuta y no pregunta por otras Ordenanzas referidas a infracciones: 23%.

No tengo mucho tiempo en el cargo y me estoy informando de las formas de sanción e internamiento de vehículos infractores: 19%.

No compete a la GTU administrar las infracciones menos internar vehículos: 17%.

3.2. Descripción de los fiscalizadores respecto a las concordancias en la operatividad y fiscalización (legislación sobre el transporte urbano en la provincia de Lima: Instancias políticas y administrativa).

La sub hipótesis “b” cruza con la variable Comunidad jurídica con la variable del problema Discrepancias teóricas y con las variables del marco referencial.

Se ha organizado a partir de las respuestas de los informantes que respondieron a las preguntas consideradas en la Guía de entrevista, mediante la tabulación, se han convertido los datos en forma de figuras, gráficos y cuadros, acompañados de las respectivas apreciaciones descriptivas.

3.2.1. La Fiscalización

Tabla N° 4

	SI (%)	NO (%)
La ordenanza faculta la fiscalización del transporte publico	80	20
Los Inspectores conocen los alcances de la Ordenanza	90	10
La Gerencia de Transporte Urbano ordena la Fiscalización	100	0
El Servicio de Administración Tributaria (SAT) fiscaliza solo lo tributario respecto al vehículo sancionado	90	10

Fuente: elaboración propia en base a guía de entrevista.

- a) El promedio de los porcentajes de conocimiento sobre la fiscalización parte de los responsables es del 90 % y la prelación de porcentajes de conocimiento es que el 100 % considera que la Gerencia de Transporte Urbano ordena la Fiscalización; el 90% que los Inspectores conocen los alcances de la Ordenanza; el 90 % que el Servicio de Administración Tributaria (SAT) fiscaliza solo lo tributario respecto al vehículo sancionado y el 80 % que la ordenanza faculta la fiscalización del transporte público.
- b) El promedio de no conocimiento es del 10 % de los ejecutivos y la prelación de porcentajes desagregados es del 20 % considera que la ordenanza no faculta la fiscalización del transporte público; 10 % que los Inspectores no conocen los alcances de la Ordenanza y el Servicio de Administración Tributaria (SAT) no fiscaliza solo lo tributario respecto al vehículo sancionado, respectivamente y, 0 % no expresa que la Gerencia de Transporte Urbano ordena la Fiscalización.

3.2.2. Aplicación y los conceptos

Tabla N° 5

	SI (%)	NO (%)
La Fiscalización es una medida preventiva y medida accesoria	80	20
Al Internar un vehículo concluye la acción fiscalizadora	75	25
La Ordenanza ha cumplido con fortalecer la fiscalización del transporte público	65	35

Fuente: elaboración propia en base a guía de entrevista.

Apreciaciones descriptivas:

- a) El promedio de los porcentajes de conocimiento sobre la aplicación y sus conceptos parte de los responsables es del 75 % y la prelación de porcentajes de conocimiento es del 80 % considera que la Fiscalización es una medida preventiva y medida accesorio; el 75 % que al Internar un vehículo concluye la acción fiscalizadora y el 65 % que la Ordenanza ha cumplido con fortalecer la fiscalización del transporte público.
- b) El promedio de no conocimiento es del 25 % de los ejecutivos y la prelación de porcentajes desagregados es del 35 % que considera que la Ordenanza no ha cumplido con fortalecer la fiscalización del transporte público; el 20 % que la Fiscalización no es una medida preventiva y medida accesorio y el 15 % considera que al Internar un vehículo no concluye la acción fiscalizadora.

3.2.3. La discrepancia teórica

Tabla N° 6

	SI (%)	NO (%)
Fiscalización e internamiento del vehículo sancionado es el objetivo de la Ordenanza	90	10
La Ordenanza se contrapone al Reglamento General de Tránsito	10	90
La Ordenanza posibilita la operatividad del SAT respecto a la labor del Inspector.	85	15
La Ordenanza busca resolver el problema del transporte público	95	5

Fuente: elaboración propia en base a guía de entrevista.

Apreciaciones descriptivas:

- a) El promedio de los porcentajes de conocimiento sobre la discrepancia teórica parte de los responsables es del 70 % y la prelación de porcentajes de conocimiento es del 95 % que considera que la Ordenanza busca resolver el problema del transporte público; 90 % que la fiscalización e internamiento del vehículo sancionado es el objetivo de la Ordenanza; el 85 % que la Ordenanza posibilita la operatividad del SAT respecto a la labor del Inspector y el 10 % que la Ordenanza se contrapone al Reglamento General de Tránsito.

- b) El promedio de no conocimiento es del 30 % de los ejecutivos y la prelación de porcentajes desagregados es del 90 % que considera que la Ordenanza no se contrapone al Reglamento General de Tránsito; el 15 % que la Ordenanza no posibilita la operatividad del SAT respecto a la labor del Inspector; 10 % que la Fiscalización e internamiento del vehículo sancionado no es el objetivo de la Ordenanza y el 5 % que la Ordenanza no busca resolver el problema del transporte público.

3.2.4. Prolación de porcentaje de las causas de las discrepancias teórica.

- a) Consideran que antes de sancionar hay que capacitar: 65%.
- b) No es necesario internalizar un vehículo a los depósitos municipales para sancionarlo: 60%.
- c) El SAT sólo ejecuta y no pregunta por otras Ordenanzas referidas a infracciones: 57%.
- d) No tengo mucho tiempo en el cargo y me estoy informando de las formas de sanción e internamiento de vehículos infractores: 48%.
- e) No compete a la GTU administrar las infracciones menos internar vehículos: 45%.
- f) No preste atención a la capacitación e inducción cuando ingrese a trabajar: 38%
- g) Otra: en la práctica aprenderé los alcances de las Ordenanzas aplicadas a sancionar y enviar al depósito a los vehículos: 25%.

3.2.5. Los responsables respecto a las normas.

Teóricamente nos da entender que las normas básicas, deben conocer el personal (gerentes, subgerentes, inspectores de transporte), que labora en la institución y aplicar de una manera correcta lo siguiente:

Según la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre 27181 (1999).

Artículo 9.- De la supervisión y fiscalización

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

Artículo 17.- De las competencias de las Municipalidades Provinciales:

17.1 Las Municipalidades Provinciales, en su respectiva jurisdicción y de conformidad con las leyes y los reglamentos nacionales, tienen las siguientes competencias en materia de transporte y tránsito terrestre:

Competencias normativas:

- a) Emitir normas y disposiciones, así como realizar los actos necesarios para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial.
- b) Jerarquizar la red vial de su jurisdicción y administrar los procesos que de ellos deriven, en concordancia con los reglamentos nacionales correspondientes.
- c) Declarar, en el ámbito de su jurisdicción, las áreas o vías saturadas por concepto de congestión vehicular o contaminación, en el marco de los criterios que determine el reglamento nacional correspondiente

Competencias de gestión:

- d) Implementar y administrar los registros que los reglamentos nacionales establezcan.
- e) Dar en concesión, en el ámbito de su jurisdicción, los servicios de transporte terrestre en áreas o vías que declaren saturadas; así como otorgar permisos o autorizaciones en áreas o vías no saturadas, de conformidad con los reglamentos nacionales respectivos.
- f) Dar en concesión la infraestructura vial nueva y existente, dentro de su jurisdicción, en el marco de lo establecido por la normatividad sobre la materia.

Competencias de fiscalización:

- b) Supervisar, detectar infracciones e importar sanciones por incumplimiento de los dispositivos legales vinculados al transporte y al tránsito terrestre.
- m) Fiscalizar las concesiones de infraestructura vial que otorgue la municipalidad provincial en su respectiva jurisdicción, en concordancia con los reglamentos nacionales.

Según el Reglamento Nacional de Transporte D.S. N° 017 (2009).

Artículo 3.- Definiciones

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

3.40 Inspector de Transporte: Persona acreditada u homologada como tal por la autoridad competente, mediante resolución, para la realización de acciones de control, supervisión y detección de incumplimientos o infracciones a las normas del servicio de transporte terrestre.

Artículo 12.- Competencia exclusiva de la fiscalización

12.1 La fiscalización del servicio de transporte, de acuerdo a la Ley, es función exclusiva de la autoridad competente en el ámbito de su jurisdicción, salvo que por otra norma con el mismo rango disponga lo contrario. Es posible delegar la supervisión del servicio de transporte a entidades privadas debidamente autorizadas.

12.2 A la autoridad policial le compete prestar la colaboración y auxilio a la función fiscalizadora que desarrolla la autoridad competente, además de ejercer las funciones en materia de tránsito que por la normatividad vigente le corresponden.

Según la Ordenanza Municipal N° 1974 (2016), que modifica el Régimen Sancionador regulado por la Ordenanza N° 1599 y disposiciones de las Ordenanzas Nos 1599, 1681, 1682, 1684 y 1693.

Artículo N° 63. Competencia de la fiscalización

63.1 La fiscalización del servicio de transporte público regular de personas será realizado por la GTU, órgano que podrá detectar infracciones, imponer medidas preventivas y sanciones por contravenciones a lo establecido en la presente ordenanza.

Resolución de Gerencia N° 455 -2016-MML-GTU.

Artículo 1°, APROBAR el Instructivo N° 001-2016-MML/GTU denominado "Manual del inspector municipal de transporte, para la fiscalización del transporte en todas sus modalidades, en lima metropolitana", el cual forma parte de la presente Resolución.

Tabla N° 7

Conocimientos de las normas	SI (%)	NO (%)
Gerentes y Subgerentes	100	00
Fiscalizadores	30	70

Fuente: elaboración propia en base a guía de entrevista.

El conocimiento es básico para la escala de todos los niveles, tenemos un 100% que si conoce la norma para los encargados, y 30% de los Fiscalizadores que conoce y el 70% los cuales desconocen las normas que rigen el Transporte.

3.2.6. Respecto a la Legislación comparada

Se considera que los responsables deben conocer la Legislación comparada, pues es como cultura general para poder desempeñar el cargo que desempeña.

TABLA N° 8

LEGISLACIÓN	ARTÍCULOS
Colombia, El DECRETO N° 348 DE 2015 Reglamenta el Servicio público de Transporte terrestre Automotor	Autoridades competentes Artículo 6°. Autoridad de transporte. Para todos los efectos a que haya lugar, el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será regulado y autorizado por el Ministerio de Transporte.
Chile, Ley de Transito N° 18290-2009	Artículo 4°, Carabineros de Chile y los Inspectores Fiscales y Municipales serán los encargados LEY 19171 de súper vigilar el cumplimiento de las disposiciones a Art.2° a) que se refiere la presente ley, sus reglamentos y las de D.O. 13.12.1993 transporte y tránsito terrestre que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o las Municipalidades, debiendo denunciar, al Juzgado que corresponda, las infracciones o contravenciones que se cometan. Asimismo, fiscalizarán el cumplimiento de las LEY 19495 normas sobre jornada de trabajo de los conductores de Art. 1° N° 2 vehículos destinados al servicio público de

pasajeros D.O.08.03.1997 o de carga, contenidas en el Código del Trabajo, y denunciarán su incumplimiento a la Inspección del LEY 20068 Trabajo correspondiente al domicilio del empleador.

Venezuela, Decreto con fuerza de Ley de Tránsito y Transporte Terrestre (2001) **Órganos de Ejecución** Artículo 7°. Las autoridades encargadas de controlar y hacer cumplir la regulación del tránsito y transporte terrestre son:
 El Cuerpo Técnico de Vigilancia de Tránsito y Transporte Terrestre.
 Las policías estatales de circulación.
 Las policías municipales de circulación.
 Y otras autoridades competentes de conformidad con la ley.

Fuente: elaboración propia en base a guía de entrevista

3.2.7. La comunidad jurídica respecto a las normas

TABLA N° 9

	SI (%)	NO (%)
Derogando la Ordenanza 1901-2015, articulo 4, los conductores tomarían conciencia y no	10	90

reincidirían en la infracción.		
Tenemos el mismo nivel de Educación Vial que otros Países.	5	95
Adecuando las Normas de otro país, solucionaremos el Transporte.	20	80
Poniendo Normas más drásticas, dejaría de cometer infracciones.	30	70
La falta de empleo es consecuencia de la Informalidad en el País.	80	20

Fuente: elaboración propia en base a guía de entrevista

Apreciaciones descriptivas:

De acuerdo a los datos se detalla:

Si se deroga la Ordenanza N° 1901-2015, el personal indica que solo el 10%, cambiaría la actitud los conductores, y el 90% no lo cree.

Sobre tenemos el mismo nivel de educación vial, el promedio integrado de los porcentajes (Ejecutivos y fiscalizadores) el personal indica que solo el 5% que sí, y el 95% que estamos lejos de esa cultura vial.

Adecuando las normas de otro país solucionaremos, el promedio integrado de los porcentajes (Ejecutivos y fiscalizadores) el 20% cree que si, contra el 80% que no.

El promedio integrado de los porcentajes (Ejecutivos y fiscalizadores) Poniendo Normas más drásticas, dejaría de cometer infracciones, el 30% cree si cambiaria, contra el 70% que no.

La falta de empleo es consecuencia de la Informalidad en el País, el promedio integrado de los porcentajes (Ejecutivos y fiscalizadores) el 80% cree que si, y el 30% que no.

3.3. Descripción de las actividades en la Ordenanza N° 1901-2015, artículo 4°, inciso C: Vulneración de la operatividad de la fiscalización del transporte Urbano en la provincia de Lima en el año 2016.

Para la presente investigación, Actividades es una variable de la realidad que en el anexo 4 “Matriz para plantear hipótesis” es cruzada con la sub hipótesis “a”.

La sub hipótesis “a”, la cruza con la variable del problema $\sim X_1 =$ deficiencias: y con las variables del marco referencial: $\sim B_4 =$ Ley de Orgánica de Municipalidades, $\sim B_8 =$ Bogotá y Curitiva = ($\sim B_9$).

Tales cruces se consideran en las preguntas de la guía de entrevista y permiten elaborar las siguientes figuras.

3.3.1. Porcentaje de calificaciones de eficiencia de las actividades con respecto a la Ordenanza N° 1901-2015, artículo 4°, inciso C, que vulneran la operatividad de la fiscalización del transporte urbano en la provincia de Lima.

Tabla N° 10

Las actividades con respecto a la Ordenanza N° 1901-2015, artículo 4°, inciso c que vulneran la operatividad de la fiscalización del transporte urbano en la provincia de Lima.	Ejecutivos		Fiscalizadores		Responsables juntos	
	Eficiencia	Deficiencias	Eficiencia	Deficiencias	Eficiencia	Deficiencias
Planificación	Aprovechan	No aprovecha	Aprovechan	No aprovecha	Aprovechan	No aprovecha
Capacitación	30	70	20	80	25	75
Adiestramiento	10	90	80	20	30	70

Equipamiento	----	100	----	100	----	100
Fiscalización	Aprovechan	No aprovecha	Aprovechan	No aprovecha	Aprovechan	No aprovecha
Administración	40	60	40	60	40	60
supervisión	40	60	40	60	40	60
Control	40	60	40	60	40	60
Acciones	Aprovechan	No aprovecha	Aprovechan	No aprovecha	Aprovechan	No aprovecha
Detección	80	20	80	20	20	80
Sanción	80	20	80	20	30	70
Internamiento	60	40	70	30	35	65
Promedios en %	60	40	60	40	35	65

Fuente: Elaboración propia a partir de la guía de entrevista.

Apreciaciones descriptivas:

a) El promedio integrado de porcentajes de las calificaciones como deficiencias (no aprovechadas) con respecto a las actividades de ejecución de la Ordenanza 019-2015 es del 60%; y la prelación de porcentajes del no aprovechamiento es: 75% para capacitación, 70% para adiestramiento y 100% de equipamiento; 60% para administración, supervisión y control; y 80% para detección, 70% de sanción y 65% para internamiento.

La calificación de los representantes (ejecutivos) puede entenderse como la más exigente.

b) El promedio integrado de los porcentajes (Ejecutivos y fiscalizadores) de las calificaciones como eficientes de las actividades es del 35%; y la prelación de los porcentajes de calificación eficientes es: 20% para detección, 30% para sanción y 35% para internamiento; las correspondientes a la Planificación es: 25% para capacitación, 30% para adiestramiento y 0% de equipamiento; la de Fiscalización es: 40% para administración, supervisión y control.

3.3.2. Porcentajes en que aprovechar las experiencias exitosas de las ciudades de Bogotá (Colombia) y Curitiba (Brasil) constituyen referentes para la aplicación de actividades de la ordenanza para ordenar el transporte público urbano.

Tabla N° 11

Experiencias Exitosas de ciudades como Bogotá (Colombia) y Curitiba (Brasil)	Ejecutivos		Fiscalizadores		Responsables juntos	
	Insatisfacción % (-)	Satisfacción % (+)	Insatisfacción % (-)	Satisfacción % (+)	Insatisfacción % (-)	Satisfacción % (+)
BOGOTÁ (COLOMBIA)						
Operatividad	60	40	40	60	60	40
Integrado	65	35	30	70	65	35
Ordenamiento	30	70	30	70	65	35
CURITIVA (BRASIL)						
Municipalización	60	40	60	40	65	35
Sistematizado	30	70	20	80	75	25
Fiscalización	30	70	60	40	60	40
TOTAL					65	35

Fuente: Elaboración propia a partir de la guía de entrevista.

Apreciaciones descriptivas:

a) El promedio integrado de los porcentajes en que el no aprovechar las experiencias exitosas de BOGOTÁ y CURITIBA se han expresado en insatisfacciones (-) el del 65%; y la prelación de porcentajes individuales es de: 75% para el sistematizado, 65% para el Integrado, Ordenamiento, Municipalización y 60% para Operatividad y fiscalización.

El promedio de los porcentajes en que el aprovechar las experiencias exitosas de BOGOTÁ y CURITIBA han constituido satisfacciones del 35%, y la prelación de porcentajes individuales de satisfacción es de: 40% para operatividad y fiscalización en el transporte público; 35% para integrado, ordenamiento y municipalización en la gestión del transporte según sus normas; 25% para sistematizado, es decir, planificado.

3.3.3. Prelación de porcentajes del desarrollo deficientes de las actividades en la aplicación de la Ordenanza Municipal N° 1901-2015, artículo 4°, inciso C, vulneración de la operatividad de la fiscalización del transporte urbano en la provincia de Lima.

El 23% la falta de planificación en las acciones que conllevan a la aplicación de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.

-27%, predisposición en la vulneración de la operatividad de la fiscalización por el inciso c de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.

-25%, la falta de criterios unificados para la detección, sanción e internamiento.

-25%, escasa difusión de los beneficios de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.

DISCUSIÓN

IV. DISCUSIÓN

Para el presente análisis se emplea como patrón comparativo, a manera de modelo, el marco referencial elaborado en esta tesis, y que comprende planteamientos teóricos que los responsables (gerentes y subgerentes y representantes de la comunidad) deberían conocer o aplicar bien, las normas cuyas disposiciones deberían cumplir, las condiciones del ámbito-entorno de la Ordenanza 1901-2015 a las que deberían adecuarse y las experiencias exitosas que deberían aprovechar.

Este análisis sobre la Ordenanza N° 1901-2015, artículo 4°, inciso c tiene como parte o variables a analizar: A = Realidad, A₁ = Responsables, A₂ = Comunidad Jurídica; en ese orden porque se prioriza a las personas (responsables), luego se considera lo que hacen esas personas (actividades) y como en esta investigación no se han considerado variables que dan cuenta de las ayudas para hacer lo que se hace (técnicas empleadas o procedimientos seguidos), al final se considera con que lo hacen (orden).

4.1 Discusión de Resultados

4.1.1. Análisis de los resultados de los responsables del transporte público urbano en la provincia de Lima en el año 2016.

Dado que el propósito central de la tesis es contrastar las subhipótesis y luego la hipótesis global, el análisis debe orientarse a analizar las apreciaciones sobre la realidad con respecto al marco referencial, pero centrando dichos análisis en los cruces considerados, precisamente, en cada subhipótesis.

Responsables, en esta investigación, es una variable de la realidad: A₁. Esta variable ha sido cruzada en la sub hipótesis “c” (ver anexo 4 de la tesis).

La variable *Responsables* se cruza en la sub hipótesis “c”, en el subnumeral 1.3.2. c), en el que se plantea, mediante el siguiente enunciado:

[...] El incumplimiento ($\sim X_1$) de los responsables (A₁) de la aplicación de la norma ($\sim B_2$), es decir, de la Ordenanza N° 1901, artículo 4, inciso C, vulnera la operatividad de la fiscalización del transporte urbano en la provincia de Lima básicamente por una cuestión conceptual teórica ($\sim B_1$). Hecho que propicia el desorden y la informalidad.

Como podemos ver, esta sub hipótesis cruza la variable $A_1 =$ Responsables con la variable $\sim X_1 =$ Incumplimientos y con las variables teóricas del marco referencial $\sim B_1 =$ Conceptos teóricos básicos, $\sim B_2 =$ Normas y $\sim B_3 =$ Legislación comparada.

Asimismo, en el capítulo: “Marco referencial”, “Planteamientos teóricos”, se consideró que:

Los *conceptos básicos* seleccionados son: a) Transporte público, b) legislación y, c) fiscalización. Los cuales aparecen fueron definidos respectivamente, a partir de la una fuente citada.

En todos los casos, en la guía de entrevistas se mencionaron cuatro para que confirmaran y se dejó un quinto [“otro ()”] libre para proponer o agregar por los responsables (ejecutivos o responsables de la comunidad).

Aplicando la Guía de Entrevistas 1 a los responsables, se obtienen respuestas en forma de datos sobre la realidad. La tabulación de los datos permitió convertirlos en figuras (acerca de la descripción de la realidad).

Las apreciaciones descriptivas se retoman en el presente capítulo, en variables del problema: $\sim X_1 =$ Actividades, $\sim X_2 =$ Incumplimientos, $\sim X_3 =$ Discrepancias teóricas, agregándoseles sus respectivas causas y calificando los porcentajes de desconocimiento como negativos y luego interpretándolos como empirismos aplicativos; o bien, por el contrario, son calificados como positivos e interpretados como logros que complementan porcentualmente a cada una de las variables del problema.

Calificamos los porcentajes de conocimiento o aplicación de cada uno de ellos como positivos y los interpretamos como logros, porque coinciden con lo identificado y priorizado para esas variables en el “Marco referencial”.

4.1.2. Análisis de los responsables (gerentes y subgerentes) con respecto los conceptos básicos de la Ordenanza N° 1901-2015.

A continuación citamos las apreciaciones descriptivas de los gerentes y subgerentes con respecto a la Ordenanza N° 1901-2015.

[...] a) El promedio de los porcentajes de conocimiento sobre la Ordenanza 1901-2015 por parte de los responsables es del 90 % y la prelación de porcentajes de conocimiento sobre si conoce la Ordenanza N° 1901-2015 es del 100 %; 100 % conoce los alcances de la Ordenanza de acciones de fiscalización; 100 % conoce a quienes debe aplicarse; 100 % conoce a quien le compete internar un vehículo en el depósito; 100 % considera que se aplica adecuadamente y el 30 % que es efectiva.

Porcentajes que los calificamos como positivos y que los interpretamos como logros del conocimiento.

b) El promedio de no conocimiento es del 10 % de los ejecutivos y la prelación de porcentajes desagregados es de 70 % que considera no es efectiva; en un 0 % no expresa desconocimiento de la Ordenanza 1901-2015, sus alcances, a quien debe aplicarse, a quien le compete y que aplica adecuadamente.

A los que calificamos como negativos y los interpretamos como incumplimientos.

4.1.3. Análisis de los responsables con respecto a competencias (alcances) de las ordenanzas N° 1901-2015.

A continuación citamos las apreciaciones descriptivas de los responsables con respecto a los alcances de la Ordenanza N° 1901-2015:

a) El promedio de los porcentajes de conocimiento sobre por parte de los responsables es del 70 % y la prelación de porcentajes es del 100 % que considera que la Ordenanza fortalece la fiscalización; 100 % opina que le compete al Servicio de Administración Tributaria (SAT) internar vehículos; 30 % si conoce la Ordenanza N° 1901-2015 tiene como objetivo detectar infracciones y el 20 % considera que el sancionado conoce los alcances de la Ordenanza.

A los que calificamos como positivos y lo interpretamos como como logros del conocimiento.

b) El promedio de no conocimiento es del 30 % de los ejecutivos y la prelación de porcentajes desagregados es que el 80% no considera que el sancionado conoce los alcances de la Ordenanza; el 70 % no conoce la Ordenanza N° 1901-2015 tiene como objetivo detectar infracciones; 0 % expresa no considerar que la Ordenanza fortalece la fiscalización y que le compete al Servicio de Administración Tributaria (SAT) internar vehículos.

A los que calificamos como negativos y los interpretamos como incumplimientos

4.1.4. Análisis de los responsables con respecto a los incumplimientos.

A continuación citamos las apreciaciones descriptivas de los responsables con respecto a los incumplimientos de la Ordenanza N° 1901-2015:

a) El promedio de los porcentajes de conocimiento sobre los Incumplimientos parte de los responsables es del 60 % y la prelación de porcentajes de conocimiento sobre Considera que el incumplimiento de la Ordenanza se debe a los Inspectores es del 80 %; 70 % que considera que la Ordenanza de aplica en todo su extensión y el 20 % que considera que la salida de un vehículo del depósito se debe al incumplimiento de la Ordenanza.

A los que calificamos como positivos y lo interpretamos como logros del conocimiento.

b) El promedio de no conocimiento es del 40 % de los ejecutivos y la prelación de porcentajes desagregados es del 80 % que no considera que la salida de un vehículo del depósito se debe al incumplimiento de la Ordenanza; 30 % que no considera que la Ordenanza de aplica en todo su extensión y del 20 % no considera que el incumplimiento de la Ordenanza se debe a los Inspectores.

A los que calificamos como negativos y los interpretamos como como incumplimientos.

4.1.5. Análisis de los responsables con respecto a las discrepancias teóricas.

A continuación citamos las apreciaciones descriptivas de los responsables con respecto a las discrepancias teóricas de la Ordenanza N° 1901-2015:

- a) Consideran que antes de sancionar hay que capacitar: 31%.
- b) No es necesario internalizar un vehículo a los depósitos municipales para sancionarlo: 25%.
- c) El SAT sólo ejecuta y no pregunta por otras Ordenanzas referidas a infracciones: 23%.
- d) No tengo mucho tiempo en el cargo y me estoy informando de las formas de sanción e internamiento de vehículos infractores: 19%.
- e) No compete a la GTU administrar las infracciones menos internar vehículos: 17%.

4.1.6. Apreciaciones resultantes del análisis de los responsables con respecto a las discrepancias teóricas

a) El promedio de promedios integrados de conocimiento de los tres planteamientos teóricos por los responsables (ejecutivos) es de 70%; 65% conceptos básicos, 55% competencias y 60% contradicciones.

El conocimiento de conceptos básicos por los fiscalizadores es de 75% y por los ejecutivos es de 90%.

El conocimiento de las competencias por los fiscalizadores es de 90% y por los ejecutivos es de 70%.

El conocimiento de las Contradicciones por los fiscalizadores es de 70% y por los ejecutivos es de 85%.

En general, los ejecutivos tienen mayor promedio de conocimientos de los planteamientos teóricos que los fiscalizadores.

b) El promedio de promedios integrados de conocimiento de los tres planteamientos teóricos por los responsables (ejecutivos) es de 30%; 35% conceptos básicos, 65% competencias y 40% contradicciones.

El desconocimiento de conceptos básicos por los fiscalizadores es de 25% y por los ejecutivos es de 10%.

El desconocimiento de las competencias por los fiscalizadores es de 10% y por los ejecutivos es de 30%.

El desconocimiento de las Contradicciones por los fiscalizadores es de 30% y por los ejecutivos es de 15%.

En general, el promedio porcentual de desconocimiento de planteamientos teóricos es mayor para los fiscalizadores en cuanto a Contradicciones (30%) y Conceptos básicos (25%).

c) La relación de las causas de discrepancias de planteamientos teóricos para los responsables y fiscalizadores es:

Para los fiscalizadores:

- a) Consideran que antes de sancionar hay que capacitar: 65%.
- b) No es necesario internalizar un vehículo a los depósitos municipales para sancionarlo: 60%.
- c) El SAT sólo ejecuta y no pregunta por otras Ordenanzas referidas a infracciones: 57%.
- d) No tengo mucho tiempo en el cargo y me estoy informando de las formas de sanción e internamiento de vehículos infractores: 48%.
- e) No compete a la GTU administrar las infracciones menos internar vehículos: 45%.
- f) No preste atención a la capacitación e inducción cuando ingrese a trabajar: 38%.
- g) Otra: en la práctica aprenderé los alcances de las Ordenanzas aplicadas a sancionar y enviar al depósito a los vehículos: 25%.

Para los ejecutivos:

- a) Consideran que antes de sancionar hay que capacitar: 31%.
- b) No es necesario internalizar un vehículo a los depósitos municipales para sancionarlo: 25%.
- c) El SAT sólo ejecuta y no pregunta por otras Ordenanzas referidas a infracciones: 23%.
- d) No tengo mucho tiempo en el cargo y me estoy informando de las formas de sanción e internamiento de vehículos infractores: 19%.
- e) No compete a la GTU administrar las infracciones menos internar vehículos: 17%.

Como podemos apreciar, en general los porcentajes de respuestas, los ejecutivos son más discretos en mencionar las causas de sus discrepancias teóricas.

4.2. Análisis de los inspectores fiscalización de transporte respecto a los incumplimientos en la operatividad y fiscalización (legislación sobre el transporte urbano en la provincia de Lima: Instancias políticas y administrativas)

4.2.1. Análisis de los inspectores de fiscalización al respecto a la competencia (fiscalización).

A continuación citamos las apreciaciones descriptivas de los responsables con respecto a las concordancias en la operatividad y fiscalización:

a) El promedio de los porcentajes de conocimiento sobre la fiscalización parte de los responsables es del 90 % y la prelación de porcentajes de conocimiento es que el 100 % considera que la Gerencia de Transporte Urbano ordena la Fiscalización; el 90% que los Inspectores conocen los alcances de la Ordenanza; el 90 % que el Servicio de Administración Tributaria (SAT) fiscaliza solo lo tributario respecto al vehículo sancionado y el 80 % que la ordenanza faculta la fiscalización del transporte público.

A los que calificamos como positivos y lo interpretamos como logros en el conocimiento.

b) El promedio de no conocimiento es del 10 % de los ejecutivos y la prelación de porcentajes desagregados es del 20 % considera que la ordenanza no faculta la fiscalización del transporte público; 10 % que los Inspectores no conocen los alcances de la Ordenanza y el Servicio de Administración Tributaria (SAT) no fiscaliza solo lo tributario respecto al vehículo sancionado, respectivamente y, 0 % no expresa que la Gerencia de Transporte Urbano ordena la Fiscalización.

A los que calificamos como negativos y los interpretamos como discrepancias teóricas.

4.2.2. Análisis de los fiscalizadores respecto a la aplicación y los conceptos.

A continuación citamos las apreciaciones descriptivas de los responsables con respecto a la aplicación y los conceptos:

a) El promedio de los porcentajes de conocimiento sobre la aplicación y sus conceptos parte de los responsables es del 75 % y la prelación de porcentajes de conocimiento es del 80 % considera que la Fiscalización es una medida preventiva y medida accesorio; el 75 % que al Internar un vehículo concluye la acción fiscalizadora y el 65 % que la Ordenanza ha cumplido con fortalecer la fiscalización del transporte público.

A los que calificamos como positivos y lo interpretamos como logros en el conocimiento.

b) El promedio de no conocimiento es del 25 % de los ejecutivos y la prelación de porcentajes desagregados es del 35 % que considera que la Ordenanza no ha cumplido con fortalecer la fiscalización del transporte público; el 20 % que la Fiscalización no es una medida preventiva y medida accesorio y el 15 % considera que al Internar un vehículo no concluye la acción fiscalizadora.

A los que calificamos como negativos y los interpretamos como discrepancias teóricas.

4.2.3. Análisis de los fiscalizadores respecto a las contradicciones (discrepancias teóricas).

A continuación citamos las apreciaciones descriptivas de los responsables con respecto a la discrepancia teórica:

a) El promedio de los porcentajes de conocimiento sobre la discrepancia teórica parte de los responsables es del 70 % y la prelación de porcentajes de conocimiento es del 95 % que considera que la Ordenanza busca resolver el problema del transporte público; 90 % que la fiscalización e internamiento del vehículo sancionado es el objetivo de la Ordenanza; el 85 % que la Ordenanza posibilita la operatividad del SAT respecto a la labor del Inspector y el 10 % que la Ordenanza se contrapone al Reglamento General de Tránsito.

A los que calificamos como positivos y lo interpretamos como logros en el conocimiento.

b) El promedio de no conocimiento es del 30 % de los ejecutivos y la prelación de porcentajes desagregados es del 90 % que considera que la Ordenanza no se contrapone al Reglamento General de Tránsito; el 15 % que la Ordenanza no posibilita la operatividad del SAT respecto a la labor del Inspector; 10 % que la Fiscalización e internamiento del vehículo sancionado no es el objetivo de la Ordenanza y el 5 % que la Ordenanza no busca resolver el problema del transporte público.

A los que calificamos como negativos y los interpretamos como discrepancias teóricas.

4.2.4. Prelación de porcentaje de las causas de las discrepancias teóricas

A continuación citamos las apreciaciones descriptivas de los responsables con respecto a la discrepancia teórica:

- a) Consideran que antes de sancionar hay que capacitar: 65%.
- b) No es necesario internalizar un vehículo a los depósitos municipales para sancionarlo: 60%.
- c) El SAT sólo ejecuta y no pregunta por otras Ordenanzas referidas a infracciones: 57%.
- d) No tengo mucho tiempo en el cargo y me estoy informando de las formas de sanción e internamiento de vehículos infractores: 48%.
- e) No compete a la GTU administrar las infracciones menos internar vehículos: 45%.
- f) No preste atención a la capacitación e inducción cuando ingrese a trabajar: 38%
- g) Otra: en la práctica aprenderé los alcances de las Ordenanzas aplicadas a sancionar y enviar al depósito a los vehículos: 25%.

4.2.5. Apreciaciones resultantes del análisis de los incumplimientos por parte de los responsables (ejecutivos y fiscalizadores)

[...] a) El promedio de promedios integrados de conocimiento de incumplimientos en la aplicación de la Ordenanza Municipal N° 1901-2015, es de 65%; 60% con respecto a la Ordenanza Municipal N° 1901-2015, 58% con respecto a Lima Metropolitana y 55% con respecto a los Depósitos Municipales.

La prelación de los porcentajes individuales sobre los Incumplimientos parte de los responsables (ejecutivos) es del 60 %; 80 % considera que el incumplimiento de la Ordenanza se debe a los Inspectores; 70 % que considera que la Ordenanza se aplica en toda su extensión y el 20 % que considera que la salida de un vehículo del depósito se debe al incumplimiento de la Ordenanza.

Todas las demás se ven afectadas por lo menos del 60% de incumplimientos.

[...] b) El promedio de promedios integrados de conocimiento de incumplimientos en la aplicación de la Ordenanza Municipal N° 1901-2015, es de 35%; 40% con respecto a la

Ordenanza Municipal N° 1901-2015, 42% con respecto a Lima Metropolitana y 45% con respecto a los Depósitos Municipales.

La prelación de porcentajes individuales de las calificaciones como de cumplimientos es: de 40 % de los ejecutivos y la prelación de porcentajes desagregados es del 80 % que no considera que la salida de un vehículo del depósito se debe al incumplimiento de la Ordenanza; 30 % que no considera que la Ordenanza se aplica en todo su extensión y del 20 % no considera que el incumplimiento de la Ordenanza se debe a los Inspectores.

Las demás se ven afectadas por lo menos del 40% de cumplimientos.

c) La prelación de porcentajes de causas de incumplimientos en la aplicación de la Ordenanza Municipal N° 1901-2015 es:

-27%, predisposición en la vulneración de la operatividad de la fiscalización por el inciso c de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.

-25%, la falta de criterios unificados para la detección, sanción e internamiento.

-25%, escasa difusión de los beneficios de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.

-23% la falta de planificación en las acciones que con llevan a la aplicación de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.

4.3. Descripción de las actividades en la ordenanza N° 1901-2015, artículo 4°, inciso C: vulneración de la operatividad de la fiscalización del transporte urbano en la provincia de Lima en el año 2016

4.3.1. Porcentaje de calificaciones de eficiencias de las actividades con respecto a la Ordenanza N° 1901-2015, artículo 4°, inciso C, que vulnera la operatividad de la fiscalización del transporte urbano en la provincia de Lima.

A continuación citamos las apreciaciones descriptivas de los responsables con respecto a las actividades:

[...] a) El promedio integrado de porcentajes de las calificaciones como deficiencias (no aprovechadas) con respecto a las actividades de ejecución de la Ordenanza 1901-2015 es del 60%; y la prelación de porcentajes del no aprovechamiento es: 75% para capacitación, 70%

para adiestramiento y 100% de equipamiento; 60% para administración, supervisión y control; y 80% para detección, 70% de sanción y 65% para internamiento.

La calificación de los representantes (ejecutivos) puede entenderse como la más exigente. Porcentajes a los que calificamos como negativos y lo interpretamos como deficiencias. [...] b) El promedio integrado de los porcentajes (Ejecutivos y fiscalizadores) de las calificaciones como eficientes de las actividades es del 35%; y la prelación de los porcentajes de calificación eficientes es: 20% para detección, 30% para sanción y 35% para internamiento; las correspondientes a la Planificación es: 25% para capacitación, 30% para adiestramiento y 0% de equipamiento; la de Fiscalización es: 40% para administración, supervisión y control.

Porcentajes a los que calificamos como positivos y lo interpretamos como logros de eficiencia.

4.3.2. Porcentaje en que aprovechar las experiencias exitosas de las ciudades de Bogotá (Colombia) y Curitiba (Brasil) constituyen referentes para la aplicación de actividades de la ordenanza para ordenar el transporte público urbano.

A continuación citamos las apreciaciones descriptivas de los responsables con respecto a las actividades:

[...] a) El promedio integrado de los porcentajes en que el no aprovechar las experiencias exitosas de BOGOTÁ y CURITIBA se han expresado en insatisfacciones (-) el del 65%; y la prelación de porcentajes individuales es de: 75% para el sistematizado, 65% para el Integrado, Ordenamiento, Municipalización y 60% para Operatividad y fiscalización.

Porcentajes a los que calificamos como negativos y lo interpretamos como no satisfactorios.

[...] b) El promedio de los porcentajes en que el aprovechar las experiencias exitosas de BOGOTÁ y CURITIBA han constituido satisfacciones del 35%, y la prelación de porcentajes individuales de satisfacción es de: 40% para operatividad y fiscalización en el transporte público; 35% para integrado, ordenamiento y municipalización en la gestión del transporte según sus normas; 25% para sistematizado, es decir, planificado.

Porcentajes a los que calificamos como positivos y lo interpretamos como logros de satisfacción.

4.3.3. Apreciaciones resultantes del análisis de la eficiencia de la satisfacción o insatisfacción (actividades) en la aplicación de la Ordenanza Municipal N° 1901-2015, artículo 4°, inciso C, vulneración de la operatividad de la fiscalización del transporte urbano en la provincia de Lima.

El promedio de los promedios integrados de las deficiencias en las actividades es del 65%; 60% con respecto a las actividades de ejecución de la Ordenanza Municipal N° 1901-2015; 65% por no aprovechar las experiencias exitosas de BOGOTÁ y CURITIBA. Y la prelación de porcentajes individuales de eficiencias es: satisfacciones del 35%, y la prelación de porcentajes individuales de satisfacción es de: 40% para operatividad y fiscalización en el transporte público; 35% para integrado, ordenamiento y municipalización en la gestión del transporte según sus normas; 25% para sistematizado, es decir, planificado.

El promedio de los promedios de porcentajes de logros para mejorar las actividades y superar las deficiencias en la aplicación de la Ordenanza N° 019-2015 es de la 35%; 35% para el aprovechamiento de las experiencias exitosa de BOGOTÁ y CURITIBA y 35% como eficientes de las actividades. Y, la prelación de porcentajes individuales de logros es: 40% para operatividad y fiscalización en el transporte público, 20% para detección, 35% para integrado, ordenamiento y municipalización en la gestión del transporte según sus normas, 25% para sistematizado, es decir, planificado y 65% para internamiento.

La prelación de los porcentajes de las causas de las deficiencias para la aplicación de Ordenanza Municipal 019-2015 es:

80%, la falta de criterios unificados para la detección, sanción e internamiento.

75%, escasa difusión de los beneficios de la Ordenanza Municipal N° 1901-2015.

70%, predisposición en la vulneración de la operatividad de la fiscalización por el inciso c de la Ordenanza Municipal N° 1901-2015.

65% la falta de planificación en las acciones que conllevan a la aplicación de la Ordenanza Municipal N° 1901-2015.

CONCLUSIONES

V. CONCLUSIONES

En el presente capítulo abordamos las conclusiones del trabajo y los hemos dividido en tres partes con sus respectivos numerales:

(5.1) Resumen de las apreciaciones resultantes del análisis.

(5.2) Conclusiones parciales

(5.3) Conclusión general.

En el apartado(5.1) se presentan los resúmenes, por separado, de las apreciaciones resultantes del análisis con respecto a las variables del problema y sus causas, a las que calificamos como negativas e interpretamos según el tipo de problema a que correspondan; y por otro lado, las apreciaciones resultantes del análisis que sintetizan los resultados favorables, a los que calificamos como positivos y los interpretamos como logros que complementan los porcentajes asignados a las variables del problema.

En el apartado (5.2.) se formulan las conclusiones parciales, a partir de la contrastación de cada sub hipótesis, tomando como premisas para contrastarlas las apreciaciones resultantes del análisis, pero solo aquellas que han resultado del análisis de apreciaciones descriptivas directamente relacionadas con esa sub hipótesis, porque corresponden a los dominios de variables que, precisamente, esa sub hipótesis cruza.

En el apartado (5.3) se formula la conclusión general, a partir del resultado de la contrastación de la hipótesis global, tomando como premisas los resultados de las contrastaciones de las sub hipótesis; la conclusión general integra a las conclusiones parciales con una redacción que une a cada una de ellas.

5.1. Resumen de las apreciaciones resultantes del análisis

Las apreciaciones resultantes del análisis se citan textualmente, pero separando en cada una de ellas con precisiones porcentuales: por un lado, las relacionadas con el problema y sus causas y, por otro lado, los logros que porcentualmente complementan a los porcentajes de las variables del problema.

Las apreciaciones con respecto a las variables del problema, en los porcentajes que se precisan, prueban la sub hipótesis; y los logros, en sus correspondientes porcentajes, las disprueban.

5.1.1. Resumen de las apreciaciones con respecto a las partes o variables del problema y sus causas

Se citan, con precisiones porcentuales, las apreciaciones resultantes del análisis con respecto a las partes o variables del problema y las causas de cada una de ellas.

5.1.1.1. Con respecto a las discrepancias teóricas. Citamos:

[...] b) El promedio de promedios integrados de conocimiento de los tres planteamientos teóricos por los responsables (ejecutivos) es de 30%; 35% conceptos básicos, 65% competencias y 40% contradicciones.

El desconocimiento de conceptos básicos por los fiscalizadores es de 25% y por los ejecutivos es de 10%.

El desconocimiento de las competencias por los fiscalizadores es de 10% y por los ejecutivos es de 30%.

El desconocimiento de las Contradicciones por los fiscalizadores es de 30% y por los ejecutivos es de 15%.

En general, el promedio porcentual de desconocimiento de planteamientos teóricos es mayor para los fiscalizadores en cuanto a Contradicciones (30%) y Conceptos básicos (25%).

[...] c) La relación de las causas de discrepancias de planteamientos teóricos para los responsables y fiscalizadores es:

Para los Fiscalizadores:

- a) Consideran que antes de sancionar hay que capacitar: 65%.
- b) No es necesario internalizar un vehículo a los depósitos municipales para sancionarlo: 60%.
- c) El SAT sólo ejecuta y no pregunta por otras Ordenanzas referidas a infracciones: 57%.
- d) No tengo mucho tiempo en el cargo y me estoy informando de las formas de sanción e internamiento de vehículos infractores: 48%.
- e) No compete a la GTU administrar las infracciones menos internar vehículos: 45%.
- f) No preste atención a la capacitación e inducción cuando ingrese a trabajar: 38%.

g) Otra: en la práctica aprenderé los alcances de las Ordenanzas aplicadas a sancionar y enviar al depósito a los vehículos: 25%.

Para los ejecutivos:

a) Consideran que antes de sancionar hay que capacitar: 31%.

b) No es necesario internalizar un vehículo a los depósitos municipales para sancionarlo: 25%.

c) El SAT sólo ejecuta y no pregunta por otras Ordenanzas referidas a infracciones: 23%.

d) No tengo mucho tiempo en el cargo y me estoy informando de las formas de sanción e internamiento de vehículos infractores: 19%.

e) No compete a la GTU administrar las infracciones menos internar vehículos: 17%.

Como podemos apreciar, en general los porcentajes de respuestas, los ejecutivos son más discretos en mencionar las causas de sus discrepancias teóricas.

5.1.1.2. *Con respecto a los incumplimientos. Citamos:*

[...] a) El promedio de promedios integrados de conocimiento de incumplimientos en la aplicación de la Ordenanza Municipal N° 1901-2015, es de 65%; 60% con respecto a la Ordenanza Municipal N° 1901-2015, 58% con respecto a Lima Metropolitana y 55% con respecto a los Depósitos Municipales.

La prelación de los porcentajes individuales sobre los Incumplimientos parte de los responsables (ejecutivos) es del 60 %; 80 % considera que el incumplimiento de la Ordenanza se debe a los Inspectores; 70 % que considera que la Ordenanza se aplica en toda su extensión y el 20 % que considera que la salida de un vehículo del depósito se debe al incumplimiento de la Ordenanza.

Todas las demás se ven afectadas por lo menos del 60% de incumplimientos.

[...] c) La prelación de porcentajes de causas de incumplimientos en la aplicación de la Ordenanza Municipal N° 1901-2015 es:

-27%, predisposición en la vulneración de la operatividad de la fiscalización por el inciso c de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.

-25%, la falta de criterios unificados para la detección, sanción e internamiento.

-25%, escasa difusión de los beneficios de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.

-23% la falta de planificación en las acciones que conllevan a la aplicación de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.

5.1.1.3. Con respecto a las deficiencias. Citamos:

[...] a) El promedio de los promedios integrados de las deficiencias en las actividades es del 65%; 60% con respecto a las actividades de ejecución de la Ordenanza 0 1901-2015; 65% por no aprovechar las experiencias exitosas de BOGOTÁ y CURITIBA. Y la prelación de porcentajes individuales de eficiencias es: satisfacciones del 35%, y la prelación de porcentajes individuales de satisfacción es de: 40% para operatividad y fiscalización en el transporte público; 35% para integrado, ordenamiento y municipalización en la gestión del transporte según sus normas; 25% para sistematizado, es decir, planificado.

Y la prelación de porcentajes individuales de deficiencias es: 35%; 35% para el aprovechamiento de las experiencias exitosa de BOGOTÁ y CURITIBA y 35% como eficientes de las actividades. Y, la prelación de porcentajes individuales de logros es: 40% para operatividad y fiscalización en el transporte público, 20% para detección, 35% para integrado, ordenamiento y municipalización en la gestión del transporte según sus normas, 25% para sistematizado, es decir, planificado y 65% para internamiento.

[...] c) La prelación de los porcentajes de las causas de las deficiencias para la aplicación de Ordenanza Municipal 1901-2015 es:

80%, la falta de criterios unificados para la detección, sanción e internamiento.

75%, escasa difusión de los beneficios de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.

70%, predisposición en la vulneración de la operatividad de la fiscalización por el inciso c de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.

65% la falta de planificación en las acciones que conllevan a la aplicación de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.

5.1.2. Resumen de las apreciaciones con respecto a los logros.

Los porcentajes de estos logros complementan los porcentajes de sus opuestos, las partes o variables del problema.

5.1.2.1. *Logros en el conocimiento o aplicación de los planteamientos teóricos para reducir las discrepancias teóricas.* Citamos:

[...] a) El promedio de promedios integrados de conocimiento de los tres planteamientos teóricos por los responsables (ejecutivos) es de 70%; 65% conceptos básicos, 55% competencias y 60% contradicciones.

El conocimiento de conceptos básicos por los fiscalizadores es de 75% y por los ejecutivos es de 90%.

El conocimiento de las competencias por los fiscalizadores es de 90% y por los ejecutivos es de 70%.

El conocimiento de las Contradicciones por los fiscalizadores es de 70% y por los ejecutivos es de 85%.

5.1.2.2. *Logros con respecto al cumplimiento de la Ordenanza N° 1901-2015, por parte de los ejecutivos y fiscalizadores.* Citamos:

[...]b) El promedio de promedios integrados de conocimiento de incumplimientos en la aplicación de la Ordenanza Municipal N° 1901-2015, es de 35%; 40% con respecto a la Ordenanza Municipal N° 1901-2015, 42% con respecto a Lima Metropolitana y 45% con respecto a los Depósitos Municipales.

La relación de porcentajes individuales de las calificaciones como de cumplimiento es: de 40 % de los ejecutivos y la relación de porcentajes desagregados es del 80 % que no considera que la salida de un vehículo del depósito se debe al incumplimiento de la Ordenanza; 30 % que no considera que la Ordenanza se aplica en todo su extensión y del 20 % no considera que el incumplimiento de la Ordenanza se debe a los Inspectores.

5.1.2.3. *Logros con respecto a la eficiencia de las actividades en la aplicación de la Ordenanza N° 1901-2015, por parte de los fiscalizadores.* Citamos:

[...] b) El promedio de los promedios de porcentajes de logros para mejorar las actividades y superar las deficiencias en la aplicación de la Ordenanza N° 019-2015 es de la 35%; 35% para el aprovechamiento de las experiencias exitosas de BOGOTÁ y CURITIBA y 35% como eficientes de las actividades. Y, la relación de porcentajes individuales de logros es: 40% para operatividad y fiscalización en el transporte público, 20% para detección, 35% para

integrado, ordenamiento y municipalización en la gestión del transporte según sus normas, 25% para sistematizado, es decir, planificado y 65% para internamiento.

5.2. Conclusiones parciales.

Cada conclusión parcial se basa en el resultado de la contrastación de una subhipótesis: para cada contrastación, citamos textualmente el enunciado de la subhipótesis respectiva retomándola del capítulo (1): “Planteamiento de la Investigación” subnumeral (1.3.2) con la letra correspondiente.

Como en esta investigación tenemos tres subhipótesis, tendremos también tres conclusiones parciales, y para ordenarlas nos guiamos por las variables de la realidad: Responsables, Actividades y Fiscalizadores, con los cuales somos consecuentes con el objetivo específico “b”.

A la variable Responsable la cruza la subhipótesis “c”, por lo que la conclusión parcial 1 se derivará de la contrastación de la subhipótesis “c”.

A la variable Actividades solo lo cruza la subhipótesis “a” por lo que la conclusión parcial 2 se derivará de la contrastación de la subhipótesis.

A la variable Fiscalizadores la cruza la subhipótesis “b” por lo que la conclusión parcial 3 se derivará de la contrastación de la subhipótesis “b”.

5.2.1. Conclusión parcial 1.

La conclusión parcial 1 se obtiene de la contrastación de la subhipótesis “c” con respecto a las apreciaciones resultantes del análisis directamente relacionadas con esta subhipótesis, porque se refieren a variables que ella cruza, y se retoman en el numeral (5.1.) de este mismo capítulo tanto las apreciaciones resultantes del análisis con respecto a la variable de problema /Discrepancias teóricas) y sus causas, como respecto a los logros.

Con las otras conclusiones parciales se procede con la misma lógica.

5.2.1.1. Constratación de la subhipotesis “c” (responsables), en la presente tesis, planteamos la subhipótesis “c” mediante el siguiente enunciado:

Los responsables de la dirección y gestión del transporte urbano en Lima desconocen los conceptos básicos porque algunas veces o tienen claro sus competencias o la aplicación de las normas generan contradicciones que las entienden como discrepancias teóricas.

Para contrarrestar esta subhipótesis “c”, usamos como premisas las apreciaciones resultantes del análisis directamente relacionadas con ella, porque se han formulado de datos, informaciones y apreciaciones con respecto al dominio de variables que ella cruza, tomando como premisas (considerándolas verdaderas) las siguientes apreciaciones del subnumeral (5.1.1.1.) (Con respecto a las discrepancias teóricas y sus causas).

[...] b) El promedio de promedios integrados de conocimiento de los tres planteamientos teóricos por los responsables (ejecutivos) es de 30%; 35% conceptos básicos, 65% competencias y 40% contradicciones.

El desconocimiento de conceptos básicos por los fiscalizadores es de 25% y por los ejecutivos es de 10%.

El desconocimiento de las competencias por los fiscalizadores es de 10% y por los ejecutivos es de 30%.

El desconocimiento de las Contradicciones por los fiscalizadores es de 30% y por los ejecutivos es de 15%.

En general, el promedio porcentual de desconocimiento de planteamientos teóricos es mayor para los fiscalizadores en cuanto a Contradicciones (30%) y Conceptos básicos (25%).

[...] c) La relación de las causas de discrepancias de planteamientos teóricos para los responsables y fiscalizadores es:

Para los fiscalizadores:

- a) Consideran que antes de sancionar hay que capacitar: 65%.
- b) No es necesario internalizar un vehículo a los depósitos municipales para sancionarlo: 60%.
- c) El SAT sólo ejecuta y no pregunta por otras Ordenanzas referidas a infracciones: 57%.
- d) No tengo mucho tiempo en el cargo y me estoy informando de las formas de sanción e internamiento de vehículos infractores: 48%.
- e) No compete a la GTU administrar las infracciones menos internar vehículos: 45%.
- f) No presta atención a la capacitación e inducción cuando ingrese a trabajar: 38%.
- g) Otra: en la práctica aprenderé los alcances de las Ordenanzas aplicadas a sancionar y enviar al depósito a los vehículos: 25%.

Para los ejecutivos:

- a) Consideran que antes de sancionar hay que capacitar: 31%.
- b) No es necesario internalizar un vehículo a los depósitos municipales para sancionarlo: 25%.
- c) El SAT sólo ejecuta y no pregunta por otras Ordenanzas referidas a infracciones: 23%.
- d) No tengo mucho tiempo en el cargo y me estoy informando de las formas de sanción e internamiento de vehículos infractores: 19%.
- e) No compete a la GTU administrar las infracciones menos internar vehículos: 17%.

Como podemos apreciar, en general los porcentajes de respuestas, los ejecutivos son más discretos en mencionar las causas de sus discrepancias teóricas.

Del subnumeral (5.1.2.1.), de este capítulo, con respecto a los logros de conocimientos de planteamientos teóricos, considerándolas también como premisas (verdaderas), citamos:

[...]a) El promedio de promedios integrados de conocimiento de los tres planteamientos teóricos por los responsables (ejecutivos) es de 70%; 65% conceptos básicos, 55% competencias y 60% contradicciones.

El conocimiento de conceptos básicos por los fiscalizadores es de 75% y por los ejecutivos es de 90%.

El conocimiento de las competencias por los fiscalizadores es de 90% y por los ejecutivos es de 70%.

El conocimiento de las Contradicciones por los fiscalizadores es de 70% y por los ejecutivos es de 85%.

5.2.1.2. *Enunciado de la conclusión parcial 1*, El resultado de la contrastación de la subhipótesis “c” nos da base para formular la conclusión parcial 1 mediante el siguiente enunciado:

Los ejecutivos de la Municipalidad Metropolitana de Lima que tiene responsabilidad sobre la gestión del transporte público en Lima tienen un conocimiento promedio de promedios integrados de los tres planteamientos teóricos por los responsables (ejecutivos) es de 70%; 65% conceptos básicos, 55% competencias y 60% contradicciones.

El conocimiento de conceptos básicos por los fiscalizadores mayor: de conceptos es de 75%, competencias 90% y de contradicciones es de 70%; el conocimiento por parte de los ejecutivos en general es menor: de concepto 90%, competencias 70% y contradicciones 85%.

El promedio de promedios integrados de discrepancias teóricas con respecto a los tres planteamientos teóricos por los responsables (ejecutivos) es de 30%; 35% conceptos básicos, 65% competencias y 40% contradicciones.

El desconocimiento de los ejecutivos es del 25% con respecto a los conceptos básicos, 15% en contradicciones y 10% de competencias; el desconocimiento de los fiscalizadores es: 30% en contradicciones, 25% conceptos básicos y 10% en competencias.

Según los ejecutivos: la prelación de las causa de sus discrepancias teóricas son: a)

Consideran que antes de sancionar hay que capacitar: 31%.

b) No es necesario internalizar un vehículo a los depósitos municipales para sancionarlo: 25%.

c) El SAT sólo ejecuta y no pregunta por otras Ordenanzas referidas a infracciones: 23%.

d) No tengo mucho tiempo en el cargo y me estoy informando de las formas de sanción e internamiento de vehículos infractores: 19%.

e) No compete a la GTU administrar las infracciones menos internar vehículos: 17%.

Según los fiscalizadores: la prelación de las causa de sus discrepancias teóricas son:

a) Consideran que antes de sancionar hay que capacitar: 65%.

b) No es necesario internalizar un vehículo a los depósitos municipales para sancionarlo: 60%.

c) El SAT sólo ejecuta y no pregunta por otras Ordenanzas referidas a infracciones: 57%.

d) No tengo mucho tiempo en el cargo y me estoy informando de las formas de sanción e internamiento de vehículos infractores: 48%.

e) No compete a la GTU administrar las infracciones menos internar vehículos: 45%.

f) No preste atención a la capacitación e inducción cuando ingrese a trabajar: 38%.

g) Otra: en la práctica aprenderé los alcances de las Ordenanzas aplicadas a sancionar y enviar al depósito a los vehículos: 25%.

5.2.2. Conclusión parcial 2

5.2.2.1. *Contrastación de la subhipotesis “a” (actividades), de la presente tesis, planteamos la sub hipótesis “a” mediante el siguiente enunciado:*

Las actividades desarrolladas en la aplicación de la Ordenanza Municipal 019-2015 tienen deficiencias debido a que no se han cumplido con algunas disposiciones de la Ley de Orgánica de Municipalidades o que no se aprovechan las Experiencias exitosas de las ciudades de Bogotá y Curitiva que permitan direccionar adecuadamente las actividades mejoras en el transporte público urbano.

Del mismo capítulo (5), en el subnumeral (5.1.1.2.), citamos:

[...] a) El promedio de los promedios integrados de las deficiencias en las actividades es del 65%; 60% con respecto a las actividades de ejecución de la Ordenanza 019-2015; 65% por no aprovechar las experiencias exitosas de BOGOTÁ y CURITIBA. Y la prelación de porcentajes individuales de eficiencias es: satisfacciones del 35%, y la prelación de porcentajes individuales de satisfacción es de: 40% para operatividad y fiscalización en el transporte público; 35% para integrado, ordenamiento y municipalización en la gestión del transporte según sus normas; 25% para sistematizado, es decir, planificado.

Y la prelación de porcentajes individuales de deficiencias es: 35%; 35% para el aprovechamiento de las experiencias exitosa de BOGOTÁ y CURITIBA y 35% como eficientes de las actividades. Y, la prelación de porcentajes individuales de logros es: 40% para operatividad y fiscalización en el transporte público, 20% para detección, 35% para integrado, ordenamiento y municipalización en la gestión del transporte según sus normas, 25% para sistematizado, es decir, planificado y 65% para internamiento.

[...] c) La prelación de los porcentajes de las causas de las deficiencias para la aplicación de Ordenanza Municipal 019-2015 es:

80%, la falta de criterios unificados para la detección, sanción e internamiento.

75%, escasa difusión de los beneficios de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.

70%, predisposición en la vulneración de la operatividad de la fiscalización por el inciso c de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.

65% la falta de planificación en las acciones que conllevan a la aplicación de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.

Igualmente del subnumeral (5.1.2.3.) con respecto a los logros de satisfacción de las actividades considerándolas como (verdaderas), citamos:

[...] b) El promedio de los promedios de porcentajes de logros para mejorar las actividades y superar las deficiencias en la aplicación de la Ordenanza N° 1901-2015 es de la 35%; 35% para el aprovechamiento de las experiencias exitosa de BOGOTÁ y CURITIBA y 35% como eficientes de las actividades. Y, la prelación de porcentajes individuales de logros es: 40%

para operatividad y fiscalización en el transporte público, 20% para detección, 35% para integrado, ordenamiento y municipalización en la gestión del transporte según sus normas, 25% para sistematizado, es decir, planificado y 65% para internamiento.

5.2.2.2. *Enunciado de la conclusión parcial 2.* El resultado de la Constratación de la subhipotesis “a” nos da base para formular la conclusión parcial2 mediante el siguiente enunciado.

En la aplicación de la Ordenanza Municipal N° 1901-2015 que dispone el régimen de administración de los depósitos municipales de vehículos sancionados por infracciones al tránsito, predominan las deficiencia porque el promedio integrado de porcentajes de las calificaciones como deficiencias (no aprovechadas) con respecto a las actividades de ejecución de la Ordenanza 1901-2015 es del 60%; y la prelación de porcentajes del no aprovechamiento es: 75% para capacitación, 70% para adestramiento y 100% de equipamiento; 60% para administración, supervisión y control; y 80% para detección, 70% de sanción y 65% para internamiento.

El promedio integrado de los porcentajes (Ejecutivos y fiscalizadores) de las calificaciones como eficientes de las actividades es del 35%; y la prelación de los porcentajes de calificación eficientes es: 20% para detección, 30% para sanción y 35% para internamiento; las correspondientes a la Planificación es: 25% para capacitación, 30% para adestramiento y 0% de equipamiento; la de Fiscalización es: 40% para administración, supervisión y control.

El promedio de los promedios de porcentajes de logros para mejorar las actividades y superar las deficiencias en la aplicación de la Ordenanza N° 1901-2015 es de la 35%; 35% para el aprovechamiento de las experiencias exitosa de BOGOTÁ y CURITIBA y 35% como eficientes de las actividades. Y, la prelación de porcentajes individuales de logros es: 40% para operatividad y fiscalización en el transporte público, 20% para detección, 35% para integrado, ordenamiento y municipalización en la gestión del transporte según sus normas, 25% para sistematizado, es decir, planificado y 65% para internamiento.

La prelación de los porcentajes de las causas de las deficiencias para la aplicación de Ordenanza Municipal 1901-2015 es:

80%, la falta de criterios unificados para la detección, sanción e internamiento.

75%, escasa difusión de los beneficios de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.

70%, predisposición en la vulneración de la operatividad de la fiscalización por el inciso c de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.

65% la falta de planificación en las acciones que conllevan a la aplicación de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.

5.2.3. Conclusión parcial 3

5.2.3.1. Contrastación de la subhipotesis “b” (inspectores de fiscalización de transporte). De la presente tesis planteamos la subhipotesis “b” mediante el siguiente enunciado:

Los fiscalizadores dado el nivel de instrucción y preparación que tienen, encargados de aplicar la Ordenanza Municipal N° 1901-2015 en Lima Metropolitana muchas veces incumplen con el fin de la norma al no llevar los vehículos al Depósitos Municipales a los vehículos sancionados, con ello mejorar el transporte urbano.

Del mismo capítulo (5), en el subnumeral (5.1.1.3.), citamos:

[...] a) El promedio de promedios integrados de conocimiento de incumplimientos en la aplicación de la Ordenanza Municipal N° 1901-2015, es de 65%; 60% con respecto a la Ordenanza Municipal N° 1901-2015, 58% con respecto a Lima Metropolitana y 55% con respecto a los Depósitos Municipales.

La prelación de los porcentajes individuales sobre los Incumplimientos parte de los responsables (ejecutivos) es del 60 %; 80 % considera que el incumplimiento de la Ordenanza se debe a los Inspectores; 70 % que considera que la Ordenanza se aplica en todo su extensión y el 20 % que considera que la salida de un vehículo del depósito se debe al incumplimiento de la Ordenanza.

Todas las demás se ven afectadas por lo menos del 60% de incumplimientos.

[...] c) La prelación de porcentajes de causas de incumplimientos en la aplicación de la Ordenanza Municipal N° 1901-2015 es:

-27%, predisposición en la vulneración de la operatividad de la fiscalización por el inciso c de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.

- 25%, la falta de criterios unificados para la detección, sanción e internamiento.
- 25%, escasa difusión de los beneficios de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.
- 23% la falta de planificación en las acciones que conllevan a la aplicación de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.

5.2.3.2. *Enunciado de la conclusión parcial 3.* El resultado de la Contratación de la subhipótesis “b” nos da base para formular la conclusión parcial 3 mediante el siguiente enunciado:

El resultado de la contrastación de la subhipótesis “b” nos da base para formular la conclusión parcial 3 mediante el siguiente enunciado:

En cuanto a las competencias de los fiscalizadores y en la aplicación de la Ordenanza Municipal N° 019-2015, se ve afectada por el incumplimiento, dado que el promedio de promedios integrados de conocimiento de incumplimientos en la aplicación de la Ordenanza Municipal N° 1901-2015, es de 65%; 60% con respecto a la Ordenanza Municipal N° 1901-2015, 58% con respecto a Lima Metropolitana y 55% con respecto a los Depósitos Municipales.

La prelación de porcentajes individuales de las calificaciones como de cumplimientos es: de 40 % de los ejecutivos y la prelación de porcentajes desagregados es del 80 % que no considera que la salida de un vehículo del depósito se debe al incumplimiento de la Ordenanza; 30 % que no considera que la Ordenanza se aplica en todo su extensión y del 20 % no considera que el incumplimiento de la Ordenanza se debe a los Inspectores.

La prelación de los porcentajes individuales sobre los Incumplimientos parte de los responsables (ejecutivos) es del 60 %; 80 % considera que el incumplimiento de la Ordenanza se debe a los Inspectores; 70 % que considera que la Ordenanza se aplica en todo su extensión y el 20 % que considera que la salida de un vehículo del depósito se debe al incumplimiento de la Ordenanza.

La prelación de los porcentajes de causas de incumplimientos en la aplicación de la Ordenanza Municipal N° 019-2015 es:

-27%, predisposición en la vulneración de la operatividad de la fiscalización por el inciso c de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.

-25%, la falta de criterios unificados para la detección, sanción e internamiento.

-25%, escasa difusión de los beneficios de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.

-23% la falta de planificación en las acciones que conllevan a la aplicación de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.

5.3. Conclusiones General

5.3.1. Contrastación de la hipótesis global (resultados de la contrastación de la subhipotesis).

Planteamos la hipótesis global de esta investigación, mediante el siguiente enunciado:

[...] El transporte público urbano de la provincia de Lima es afectado por incumplimientos y discrepancias teóricas que afectan negativamente la fiscalización, el orden y la seguridad del transporte masivo, por desconocer o aplicar inadecuadamente planteamientos teóricos relacionados al transporte público, asimismo, no cumplir algunas disposiciones de las normas necesarias para lograr una eficiente fiscalización y gestión o desconocer experiencias exitosas de otros ciudades-países.

Tabla N° 9:

Prueba y disprueba de la hipótesis global

Subhipótesis	Porcentaje de prueba (lo negativo relacionado con la variables del problema)	Porcentaje de disprueba (lo positivo relacionado con los logros)
"c"	70% Discrepancias teóricas	30% Planteamientos teóricos
"a"	65% Deficiencias	35% Eficiencias
"b"	65% Incumplimientos	35% Cumplimientos
	66%	34%

Para contrarrestar esta hipótesis global, se toman como premisas los resultados de las contrastaciones de la subhipótesis “c”, “a” y “b” que tuvieron los siguientes porcentajes de prueba y disprueba

El promedio de las contrastaciones de las subhipótesis nos permiten establecer que la hipótesis global se prueba en un 66% porque eses es el promedio de discrepancias teóricas, deficiencias e incumplimientos; y simultáneamente, se disprueba en un 34%, porque ese es el promedio de logros que complementan a los de las variables del problema.

5.3.2. Enunciado de la conclusión general (integración de las conclusiones parciales).

De manera general esta tesis concluye en que la aplicación de la Ordenanza Municipal N° 1901-2015 sobre administración de los depósitos municipales de vehículos infractores en un 66% es negativa, porque ese es el promedio integral de resultados de las calificaciones negativas que comprende a las discrepancias teóricas de los ejecutivos, a las deficiencias de las actividades y a los incumplimientos de los fiscalizadores.

a) Con respecto a los responsables.

Los ejecutivos de la Municipalidad Metropolitana de Lima que tiene responsabilidad sobre la gestión del transporte público en Lima tienen un conocimiento promedio de promedios integrados de los tres planteamientos teóricos por los responsables (ejecutivos) es de 70%; 65% conceptos básicos, 55% competencias y 60% contradicciones.

El conocimiento de conceptos básicos por los fiscalizadores mayor: de conceptos es de 75%, competencias 90% y de contradicciones es de 70%; el conocimiento por parte de los ejecutivos en general es menor: de concepto 90%, competencias 70% y contradicciones 85%.

El promedio de promedios integrados de discrepancias teóricas con respecto a los tres planteamientos teóricos por los responsables (ejecutivos) es de 30%; 35% conceptos básicos, 65% competencias y 40% contradicciones.

El desconocimiento de los ejecutivos es del 25% con respecto a los conceptos básicos, 15% en contradicciones y 10% de competencias; el desconocimiento de los fiscalizadores es: 30% en contradicciones, 25% conceptos básicos y 10% en competencias.

Según los ejecutivos: la prelación de las causa de sus discrepancias teóricas son:

- a) Consideran que antes de sancionar hay que capacitar: 31%.
- b) No es necesario internalizar un vehículo a los depósitos municipales para sancionarlo: 25%.
- c) El SAT sólo ejecuta y no pregunta por otras Ordenanzas referidas a infracciones: 23%.
- d) No tengo mucho tiempo en el cargo y me estoy informando de las formas de sanción e internamiento de vehículos infractores: 19%.
- e) No compete a la GTU administrar las infracciones menos internar vehículos: 17%.

Según los fiscalizadores: la prelación de las causa de sus discrepancias teóricas son:

- a) Consideran que antes de sancionar hay que capacitar: 65%.
- b) No es necesario internalizar un vehículo a los depósitos municipales para sancionarlo: 60%.
- c) El SAT sólo ejecuta y no pregunta por otras Ordenanzas referidas a infracciones: 57%.
- d) No tengo mucho tiempo en el cargo y me estoy informando de las formas de sanción e internamiento de vehículos infractores: 48%.
- e) No compete a la GTU administrar las infracciones menos internar vehículos: 45%.
- f) No preste atención a la capacitación e inducción cuando ingrese a trabajar: 38%.
- g) Otra: en la práctica aprenderé los alcances de las Ordenanzas aplicadas a sancionar y enviar al depósito a los vehículos: 25%.

- b) Con respecto a las actividades.

En la aplicación de la Ordenanza Municipal N° 1901-2015 que dispone el régimen de administración de los depósitos municipales de vehículos sancionados por infracciones al tránsito, predominan las deficiencia porque el promedio integrado de porcentajes de las calificaciones como deficiencias (no aprovechadas) con respecto a las actividades de ejecución de la Ordenanza Municipal N° 1901-2015 es del 60%; y la prelación de

porcentajes del no aprovechamiento es: 75% para capacitación, 70% para adiestramiento y 100% de equipamiento; 60% para administración, supervisión y control; y 80% para detección, 70% de sanción y 65% para internamiento.

El promedio integrado de los porcentajes (Ejecutivos y fiscalizadores) de las calificaciones como eficientes de las actividades es del 35%; y la prelación de los porcentajes de calificación eficientes es: 20% para detección, 30% para sanción y 35% para internamiento; las correspondientes a la Planificación es: 25% para capacitación, 30% para adiestramiento y 0% de equipamiento; la de Fiscalización es: 40% para administración, supervisión y control.

El promedio de los promedios de porcentajes de logros para mejorar las actividades y superar las deficiencias en la aplicación de la Ordenanza N° 1901-2015 es de la 35%; 35% para el aprovechamiento de las experiencias exitosa de BOGOTÁ y CURITIBA y 35% como eficientes de las actividades. Y, la prelación de porcentajes individuales de logros es: 40% para operatividad y fiscalización en el transporte público, 20% para detección, 35% para integrado, ordenamiento y municipalización en la gestión del transporte según sus normas, 25% para sistematizado, es decir, planificado y 65% para internamiento.

La prelación de los porcentajes de las causas de las deficiencias para la aplicación de Ordenanza Municipal 1901-2015 es:

- 80%, la falta de criterios unificados para la detección, sanción e internamiento.
- 75%, escasa difusión de los beneficios de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.
- 70%, predisposición en la vulneración de la operatividad de la fiscalización por el inciso c de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.
- 65% la falta de planificación en las acciones que conllevan a la aplicación de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.

c) Con respecto a los fiscalizadores.

En cuanto a las competencias de los fiscalizadores y en la aplicación de la Ordenanza Municipal N° 1901-2015, se ve afectada por el incumplimiento, dado que el promedio de promedios integrados de conocimiento de incumplimientos en la aplicación de la Ordenanza Municipal N° 1901-2015, es de 65%; 60% con respecto a la Ordenanza Municipal N° 1901-

2015, 58% con respecto a Lima Metropolitana y 55% con respecto a los Depósitos Municipales.

La prelación de porcentajes individuales de las calificaciones como de cumplimientos es: de 40 % de los ejecutivos y la prelación de porcentajes desagregados es del 80 % que no considera que la salida de un vehículo del depósito se debe al incumplimiento de la Ordenanza; 30 % que no considera que la Ordenanza de aplica en todo su extensión y del 20 % no considera que el incumplimiento de la Ordenanza se debe a los Inspectores.

La prelación de los porcentajes individuales sobre los Incumplimientos parte de los responsables (ejecutivos) es del 60 %; 80 % considera que el incumplimiento de la Ordenanza se debe a los Inspectores; 70 % que considera que la Ordenanza de aplica en todo su extensión y el 20 % que considera que la salida de un vehículo del depósito se debe al incumplimiento de la Ordenanza.

La prelación de los porcentajes de causas de incumplimientos en la aplicación de la Ordenanza Municipal N° 1901-2015 es:

- 27%, predisposición en la vulneración de la operatividad de la fiscalización por el inciso c de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.
- 25%, la falta de criterios unificados para la detección, sanción e internamiento.
- 25%, escasa difusión de los beneficios de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.
- 23% la falta de planificación en las acciones que conllevan a la aplicación de la Ordenanza Municipal N°1901-2015.

5.4. Propuesta Legislativa

5.4.1. Título del proyecto de Ley

PROYECTO DE LEY QUE REGULA LOS PROCEDIMIENTOS A LAS MUNICIPALIDADES PROVINCIALES COMPETENTES EXCLUSIVAS Y NORMATIVAS DE DEPÓSITOS MUNICIPALES DE VEHÍCULOS.

5.4.2. Exposición de motivos

FUNDAMENTOS DE LA PROPUESTA

En la actualidad, las Municipalidades Provinciales buscan la manera de mejorar el sistema de transporte urbano a nivel nacional, con la finalidad de unificar los procedimientos administrativos, teniendo conocimiento que las leyes son de mayor orden jerárquico que las ordenanzas, las cuales son normas complementarias.

Basados a esos principios (basándose en los principios de la ley de procedimientos administrativos Ley N°27444) se busca implementar una Ley para establecer un sistema integrado para el control de las unidades de transporte público que ingresan a los depósitos por diversos procedimientos administrativos, con el fin de conservar mayor operatividad en la fiscalización.

Según funcionario de la OMS (Organización Mundial de la Salud), un promedio de 7 millones de muertes al año producto de la contaminación del aire, por la elevada concentración de partículas pequeñas que provocan enfermedades como el cáncer al pulmón o molestias respiratorias, lo que se incrementa la tensión por el caos vehicular.

En el País, aproximadamente el 30% de los vehículos del parque automotor son usados, y cuentan con una antigüedad mayor de 25 años, presentando deficiencias de control y calidad de sus servicios.

Para ser efectivo la fiscalización del transporte público urbano, no es endureciendo las multas, si no la medida accesoria, donde los vehículos que cometan infracciones muy graves, debe permanecer un mes en el depósito los vehículos para que no vuelva reincidir nuevamente la misma infracción.

Dado el caso de los vehículos de servicios de transporte urbano, los cuales son internados mediante una medida accesoria, con más de 20 años de antigüedad, reincidente ingresado por la misma infracción, se le incluye de modo directo al programa chatarreo, sin

oportunidad de liberar el vehículo, donde la municipalidad le asigna un monto pecuniario a cuenta de la infracción.

Estos vehículos estarán impedidos de circular en las vías, automáticamente son considerados vehículos en estado de abandono, las placas de rodaje se dan de baja y se deriva de manera directa (o de manera inmediata) a los centros de chatarreo.

El motivo sería reducir los vehículos informales, sacando de circulación de vehículos de transporte públicos informales, que contaminan el medio ambiente, congestión de la vía pública, competencia desleal a los formales.

Ya ha dado resultado, según Protransporte informa que unos 80 vehículos de transporte público, con más de 20 años de antigüedad, fueron dados de baja durante el primer proceso de chatarreo del presente año, lo que significa una reducción de 2,500 toneladas de contaminación por dióxido de carbono (CO₂).

5.4.3. Texto normativo

LEY QUE REGULA LOS PROCEDIMIENTOS A LAS MUNICIPALIDADES PROVINCIALES COMPETENCIAS EXCLUSIVAS Y NORMATIVAS DE DEPOSITOS MUNICIPALES DE VEHICULOS

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1 Objeto

El presente proyecto de Ley tiene como objetivo homologar los procedimientos administrativos competentes a las municipalidades provinciales en materia de fiscalización correspondiente al internamiento de vehículos.

Artículo 2 Alcance del Reglamento

Es a nivel nacional, pero no comprende los vehículos de Transporte en vehículos menores (mototaxis), se rigen por sus leyes y reglamentos.

Artículo 3 Definiciones

Abreviaturas: son usadas en el presente reglamento:

Municipalidad : Es la que se encarga de la administración local de una provincia, distrito o pueblo, compuesta por un Alcalde y varios regidores para la administración de los intereses de un municipio

SAT : Organismo público descentralizado de la Municipalidad Metropolitana de Lima con autonomía administrativa, económica, presupuestaria y financiera que tiene por finalidad organizar y ejecutar la administración, fiscalización y recaudación de todos los conceptos tributarios y no tributarios de la municipalidad, encargados de los depósitos municipales.

Inspector Municipal de Transporte (I.M.T.): Es la persona responsable de verificar el cumplimiento de las normas de tránsito, vialidad y transporte, incluyendo los términos, condiciones, deberes y obligaciones de la prestación del servicio de transporte público de personas y carga en Lima Metropolitana.

Inspector del SAT : Es la persona autorizada para verificar si los vehículos cuentan con orden de captura mediante aparatos electrónicos, no puede intervenir vehículos.

Depósito Municipal Vehicular : Es el local autorizado por la autoridad competente destinado para el internamiento de vehículos, de acuerdo con lo establecido en las normas municipales vigentes y el Reglamento Nacional de Tránsito.

Internamiento del vehículo : Consiste en el acto mediante el cual se procede a ingresar un vehículo a un Depósito, por la comisión de una infracción, sobre la que expresamente recaiga aplicar esta medida.

Conductor : Persona natural, titular de una licencia de conducir vigente, que de acuerdo a las normas establecidas en el presente reglamento y a las relacionadas al tránsito, se encuentra habilitado para conducir un vehículo destinado al servicio de transporte terrestre de personas, mercancías o ambos.

Procedimiento Sancionador: Procedimiento administrativo que tiene como objetivo determinar la existencia de incumplimientos de las condiciones de acceso y permanencia o infracciones a las disposiciones de transporte.

Artículo 4 Competencia Exclusiva de las Municipalidades Provinciales

Son las encargadas de coordinar con las Municipalidades distritales para la implementación de depósitos en sus distritos, pero con los lineamientos de la referente Ley.

Artículo 5 Clasificación de los Inspectores por las actividades realizadas:

Se clasifican por las actividades que realizan:

Inspectores de Transporte de la SUTRAN, es la persona con competencia de intervenir y verificar el transporte a nivel Nacional (dentro de las vías Nacionales), de acuerdo a Ley.

Inspectores de Transporte de las Municipalidades Provinciales, es la persona con competencia de intervenir y verificar el transporte a nivel Provincial de acuerdo a las Ordenanzas Municipales.

Inspectores de Transporte de los Distritos, es la persona con competencia de intervenir y verificar el transporte dentro de su jurisdicción y con su respectivo convenio con la Municipalidad Provincial.

Inspectores del SAT, son personas que digitan a los vehículos que tiene orden captura, mediante los aparatos electrónicos, no tiene competencia de intervenir.

Artículo 6 Determinar los procedimientos individualizados, en materia de internamientos de vehículos por el personal del SAT, Inspectores de Transportes de la Municipalidad Provincial y convenio interinstitucionales con Municipalidades Distritales.

CAPITULO I

INCORPORACION EN LA LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRANSITO N° 27181

Incorporación del Artículo referente Exclusividad de Depósitos Municipales.

Artículo 7 El SAT, seria encargada de la competencia exclusivas de los depósitos y normar los lineamientos teniendo un solo criterio no pudiendo las distritales contravenir dicha ordenanza.

Artículo 8 Definir los Procedimientos de los vehículos declarados en estado de abandono en los depósitos, con una antigüedad de 20 años desde su fabricación.

MODIFICACION DE LA LEY PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO N°27444

Artículo 9 Modificar el subcapítulo I, de la potestad sancionadora, artículo 230, inciso 6.

Una conducta califique más de una infracción, no se puede hacer concurso de infracciones si no sancionar todas las que cometen el infractor y debe exigir que cumplan con las demás.

Artículo 10 Modificar el subcapítulo I, de la potestad sancionadora, artículo 230, inciso 7.

Si el infractor vuelve a reincidir en la misma conducta se vuelve a sancionar, no dejándolo después de 30 días.

Artículo 11 Modificar el subcapítulo I, de la potestad sancionadora, artículo 230, inciso 10.

Non bis in ídem., no debe regir en materia de Transporte, si cometió una sanción administrativa y sanción penal los dos lo llevan en paralelo.

TITULO II

ORGANOS Y COMPETENCIAS

Artículo 12 Autoridades competentes

Son las autoridades competentes en materia de transporte:

- a) El Ministerio de Transporte y Comunicaciones.
- b) Los Gobiernos Regionales.
- c) Municipalidades Provinciales
- d) Municipalidades Distritales
- e) La Policía Nacional del Perú
- f) El Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Privada – Indecopi.

Artículo 13 Competencia exclusiva de la Fiscalización

La fiscalización del servicio de transporte, de acuerdo a la Ley, es función exclusiva de la autoridad competente en el ámbito de su jurisdicción, que son los Inspectores Municipales de Transporte.

Artículo 14 Transgresión de Normas

En caso de la autoridades Provinciales o locales, no pueden emitir normas que desconozcan o traten de desnaturalizar dicha norma en materia de los depósitos, se podrá iniciar las acciones penales o administrativas a los funcionarios o servidores públicos por la aprobación de la norma.

TITULO III

PROCEDIMIENTOS DE MEDIDA ACCESORIA POR COMISIÓN DE UNA INFRACCIÓN

Artículo 15 Por Primera Vez comete la Infracción

Cuando el infractor infringe el reglamento de transporte y tenga como medida accesoria depósito, siendo la primera tendrá un descuento del 50% de la multa, podrá liberar su vehículo cuando cancele la infracción. Previo oficio de liberación.

Artículo 16 Por reincidencia por la misma Infracción

Siendo la segunda vez el infractor persiste en cometer dicha infracción teniendo medida accesoria depósito, no cuenta con el descuento y queda internado 30 días en el depósito. Previo oficio de liberación.

Artículo 17 Continuidad de la misma infracción.

Teniendo más tres veces el infractor derivado al depósito, si cumple los siguientes requisitos:
El vehículo tiene más de 20 años de antigüedad.
No cuenta con el permiso correspondiente de la autoridad competente.
Pasa automáticamente al chatarreo el vehículo donde el tasador, dará la diferencia.

Artículo 18 Los vehículos que ocasionan accidentes

Que cometan accidentes con consecuencias fatales, serán internados en el depósito y se determina fue a consecuencia de un desperfecto mecánico el vehículo pasa a chatarreo, donde el tasador fijara y dar la diferencia.

Artículo 19 Los vehículos que son internados en el depósito.

Los vehículos que son internados en diferentes procedimientos administrativos teniendo de antigüedad de 20 años, no podrán ser considerados para remate, y serán derivados a chatarreo.

Artículo 20 Los vehículos son liberados del depósito

Con acta de compromiso que será firmado por el infractor que reincidirá en volver cometer dicha infracción y su oficio de liberación, previo pago del depósito.

TITULO IV

DISPOSICIONES FINALES

PRIMERA: La presente es dar lineamientos, sobre los depósitos y si cometen los conductores infracciones con medidas accesorias.

SEGUNDA: Reducir los vehículos informales y la contaminación ambiental.

TERCERA: La presente norma entrara en vigencia, al día siguiente de su publicación

REFERENCIAS

VI. REFERENCIAS

- Barbero, J. (2006) Perú: la oportunidad de un país diferente, Perú
- Bielich, C. (2009) La guerra del centavo: una mirada actual al transporte público en Lima metropolitana.
- Bonilla, H. (2006) Análisis sistema de transporte. Tesis para optar el título de ingeniero civil, Huancayo, Perú
- Borjas G. (2013) Análisis, diseño e implementación de un sistema de información para la administración de horarios y rutas de transporte público, Tesis Inédita de maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú , Lima, Perú.
- Castro R. (2013) Transporte público sostenible en la ciudad de Córdoba, Argentina
- Cornejo, S. (2007) Geografía del transporte vial en Lima metropolitana y su impacto ambiental territorial, revista de investigación de la UNMSM.
- Decade of Action World Health Organization. Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Ginebra, Suiza. Consultado el 20/08/2016 disponible en http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/
- Defensoría del Pueblo, (2014). Nota de Prensa N° 068/OCII/DP/2014 (2014) Perú, 28/10/2016 disponible en Defensoría del Pueblo, Ordenanza N° 058-2011/CM-MPH-M
- Figueroa, O. (2005) “Transporte urbano y globalización. Políticas y efectos en América Latina” Eure, N° 94, vol. 31.
- Gakenheimer R. (1998) los problemas de la movilidad en el mundo en desarrollo. Chile Vol. XXIV.
- Gestión (2014), La reforma del Transporte al revés, Lima, Perú. Recuperado de <http://blogs.gestion.pe/menulegal/2014/09/la-reforma-del-transporte-al-reves.html>
<http://www.defensoria.gob.pe/modules/Downloads/prensa/notas/2014/NP-068-14.pdf>.
- Ian Thomson, Alberto Bull, (2002) la congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales, Chile.
- La Municipalidad Provincial de Huarochirí, consultado el 22/09/2016 disponible en <http://www.defensoria.gob.pe/blog/d-p-en-accion/comment-page-1/>
- Ley de Transito N° 18290 (2009), Chile. Recuperado de <http://web.uchile.cl/archivos/derecho/CEDI/Normativa/Ley%2018.290%20de%20Tr%E1nsito.pdf>

- Ley General del Transporte N° 27181 (1999), Lima, Perú
- Ley Procedimiento Administrativos 27444 (2011), Lima, Perú.
- Marcelo M. Giugale, Vicente Fretes-Cibils, John L. Newman (2006) Perú. La Oportunidad de un país diferente Prospero, equitativo y gobernable. Banco Mundial, Oficina de Lima, Perú
- Medidas contra la contaminación atmosférica, Madrid, consultado el 22/10/2016 disponible en <http://www.elmundo.es/madrid/2016/12/29/5864b60de2704ecd078b45d7.html>
- Mendiola, A. Aguirre, C. Ayala, E. Barboza, W. Bernal, C. Pinillos, W. (2014) Análisis de la propuesta de concesión para el transporte público de Lima: viabilidad financiera de un potencial operador. Lima, Primera Edición.
- Moller, R. (2006) Transporte urbano y desarrollo sostenible en América Latina. El ejemplo de Cali, Colombia. Cali: Universidad del Valle - Programa editorial.
- Ordenanza Municipal N° 1974, que modifica el régimen sancionador regulado por la ordenanza N° 1599 y disposiciones de las ordenanzas nos. 1599, 1681, 1682, 1684 Y 1693, Lima, Perú.
- Ordenanza N° 1901-2015, Lima, Perú
- Organización Mundial de la Salud, (2009), Suiza. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial es hora de pasar a la acción.
- Pacora M. (2012) Relación entre los estresores y el afrontamiento en el transporte público de Lima en grupo de usuarios laboralmente activos, Tesis para optar el título de Licenciada en Psicología, Lima, Perú.
- Proexpansión (2008) Antídotos para la congestión y la inseguridad en el tránsito. Lima: Proexpansión.
- Quispe S. (2007), Geografía del transporte vial en Lima Metropolitana y su impacto ambiental territorial, Lima, Perú.
- Real Academia Española, “Diccionario de la lengua española”, 22da edición. España 2008.
- Reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor especial y se adoptan otras disposiciones, Decreto N° 348 (2015), Colombia .consultado el 20/11/2016 disponible file:///C:/Users/pc/Downloads/DECRETO%20348%20DE%202015.pdf
- Reglamento Nacional del Transporte, Decreto Supremo N° 017 (2009). Lima, Perú.

ANEXOS

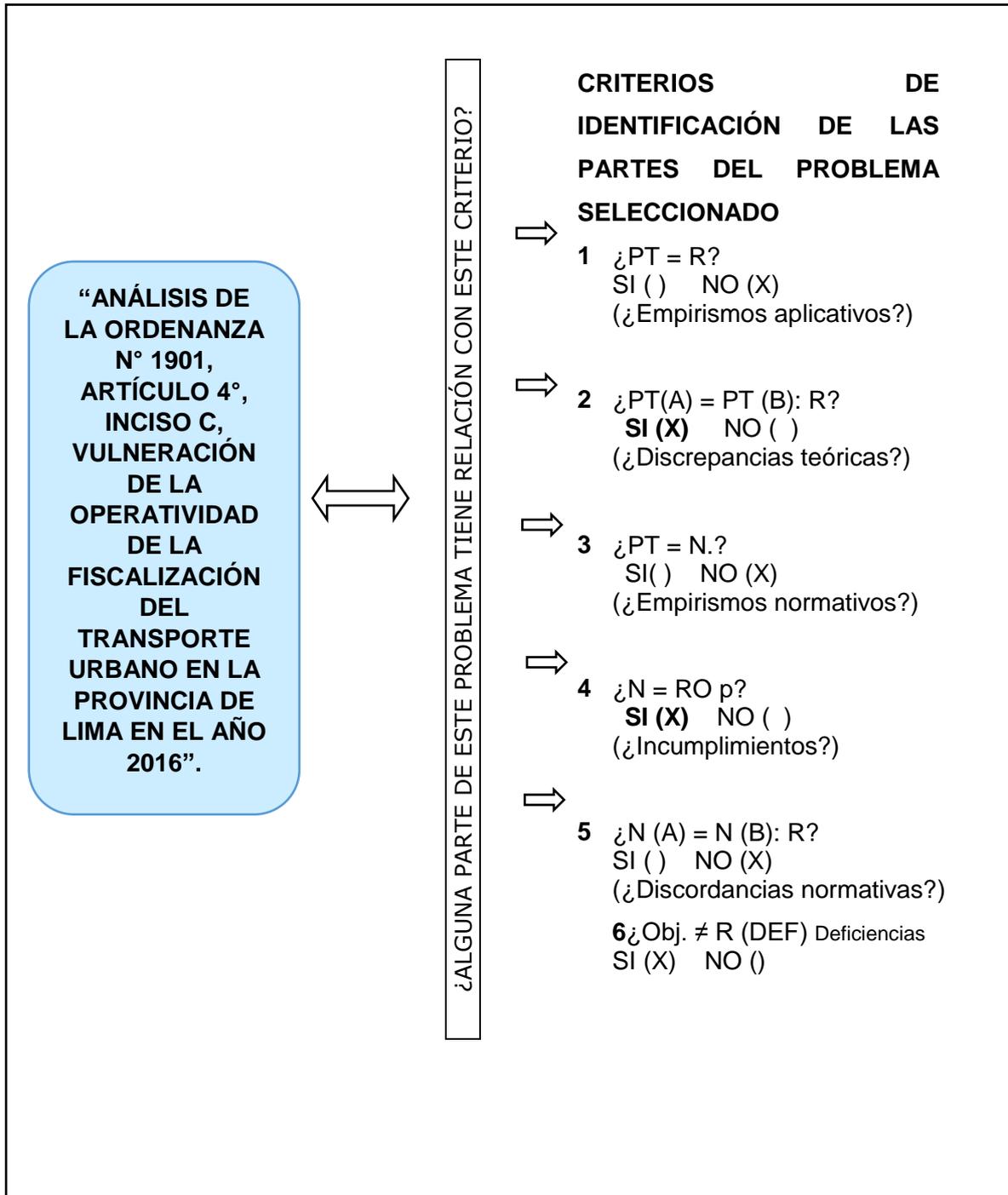
ANEXO N° 1
SELECCIÓN DEL PROBLEMA A INVESTIGAR

PROBLEMÁTICA	CRITERIOS DE SELECCIÓN					TOTAL DE CRITERIOS	P R I O R I D A D
	Se tiene acceso a los datos a)	Su solución Contribuiría a solución de otros problemas b)	Es uno de los que más tiene incidencia social. c)	Afecta Negativamente a la seguridad jurídica d)	En su solución están interesados los responsables de dos o más sector e)		
Deficiencia de la normativa que regula el servicio de transporte urbano regular de personas.	SI	SI	SI	SI	SI	5	1
El alto índice de mortalidad generado por accidentes de tránsito.	SI	SI	SI	NO	SI	4	2
El transporte urbano es un problema en el cual todavía no se encuentra la fórmula adecuada para erradicar la informalidad en nuestro país, principalmente, en la provincia de Lima.	SI	SI	SI	NO	SI	4	3
Deficiencia en las funciones de supervisión y fiscalización por parte de las autoridades competentes.	SI	SI	NO	SI	NO	3	4
La gestión común entre provincias colindantes territorialmente (Lima – Provincias), afecta la calidad de servicio	SI	SI	SI	SI	NO	4	5

al usuario, haciendo caso omiso de la normativa que rigen entre sí.							
---	--	--	--	--	--	--	--

ANEXO Nº 2

IDENTIFICACIÓN DEL NÚMERO DE PARTES DE UN PROBLEMA



ANEXO N° 3

PRIORIZACION DE LAS PARTES DE UN PROBLEMA

	CRITERIOS DE SELECCIÓN USADOS COMO CRITERIOS DE PRIORIZACION					SUMA PARCIAL	PRIORIDAD DE LAS PARTES DEL PROBLEMA
	Se tiene acceso a los datos	Su solución contribuir á a la solución de otros problemas	Es uno de los que más tuvo incidencia	Afecta significativamente a la imagen del país	En su solución están interesados dos o más sectores		
(¿Discrepancias teóricas?) ¿PT(A) = PT (B): R?	3	3	3	3	3	15	3
(¿Incumplimientos?) ¿N = RO p?	2	2	2	1	2	9	2
Deficiencias ¿Obj. ≠ R (DEF)?	1	1	1	1	2	6	1

“ANÁLISIS DE LA ORDENANZA N° 1901, ARTÍCULO 4°, INCISO C, VULNERACIÓN DE LA OPERATIVIDAD DE LA FISCALIZACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO EN LA PROVINCIA DE LIMA EN EL AÑO 2016”.

ANEXO N° 4

MATRIZ PARA PLANTEAR LAS SUB – HIPOTESIS Y LA HIPOTESIS GLOBAL

FACTOR ~X PROBLEMA	FACTOR A REALIDAD	FACTOR ~B: Marco Referencial									FORMULA DE LAS SUBHIPÓTESIS
		Planteamientos teóricos			Normas que la rigen		Entorno local		Experiencias exitosas		
		B ₁	B ₂	B ₃	B ₄	B ₅	B ₆	B ₇	B ₈	B ₉	
Deficiencias, incumplimientos y discrepancias teóricas	“Análisis de la Ordenanza N° 1901, artículo 4°, inciso c, vulneración de la operatividad de la fiscalización del transporte urbano en la provincia de Lima en el año 2016”	Conceptos básicos	Competencia	Contradicciones	Ley Orgánica de Municipalidades, Ley 27372	Ordenanza Municipal 019-2015	Lima Metropolitana	Depósitos Municipales	Colombia, Bogotá	Brasil, Curitiba	
~X ₁ = Deficiencias	A ₁ = Actividades				X				X	X	"a" ~X ₁ ; A ₂ ; ~B ₄ ; ~B ₈ ; ~B ₉
~X ₂ = Incumplimientos	A ₂ = Fiscalizadores					X	X	X			"b" ~X ₂ ; A ₁ ; ~B ₅ ; ~B ₆ ; ~B ₇
~X ₃ = Discrepancias teóricas	A ₃ = Responsables	X	X	X							"c" ~X ₃ ; A ₃ ; ~B ₁ ; ~B ₂ ; ~B ₃
	Total de cruces por cada variable de ~B	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
	Total de cruces por cada subfactor de ~B	3			2		2		2		
	Prioridad de los subfactores ~B	1			3		2		4		



ANEXO N° 5

MENU DE TECNICAS, INSTRUMENTOS, INFORMANTES O FUENTES Y SUS PRINCIPALES VENTAJAS Y DESVENTAJAS

TÉCNICAS	INSTRUMENTOS	INFORMANTE O FUENTE QUE CORRESPONDE AL INSTRUMENTO DE CADA TÉCNICA	VENTAJAS	DESVENTAJAS
Documental	Fichaje	Fuente: libros, tesis, textos de normas jurídicas, entre otros.	Registra información. Acumula datos	
	Subrayado	Fuente: libros, tesis, textos de normas jurídicas, entre otros.	Resalta aspectos importantes	Se subrayan más palabras de las necesarias
	Resumen analítico	Fuente: libros, tesis, textos de normas jurídicas, entre otros.	Permite obtener síntesis. Desarrolla habilidad para sintetizar y analizar	
De Campo	Cuestionario	Informantes: personas implicadas en el tema de estudio	Recopilación de información	La falta de sinceridad en las respuestas
	Entrevista	Informantes: personas implicadas en el tema de estudio	Adquirir información acerca de lo que se investiga	Es aplicada a pocas personas
	Encuesta	Informantes: personas implicadas en el tema de estudio	Adquisición de información de interés Estructura lógica y rígida	No se garantiza la aplicación porque requiere de la intervención de muchas personas
	Test	Informantes: personas implicadas en el tema de estudio	Se ajusta a la necesidad u objetivos del investigador	Aplicadas más en Ciencias Sociales
	Ficha de observación	Informantes: lugar y personas implicadas en el tema de estudio	Permite diferenciar las características y comportamiento dentro del medio en donde se desenvuelven	Objetividad de lo observado

ANEXO N° 6

MATRIZ PARA LA SELECCIÓN DE TÉCNICAS, INSTRUMENTOS E INFORMANTES O FUENTES PARA RECOLECTAR DATOS

FORMULAS DE SUB HIPOTESIS	NOMBRE DE LAS VARIABLES CONSIDERADAS EN CADA FORMULA (SIN REPETICIÓN Y SOLO LAS DE A Y B)	TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN CON MÁS VENTAJAS Y MENOS DESVENTAJAS PARA CADA VARIABLE	INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN CON MÁS VENTAJAS PARA CADA VARIABLE	INFORMANTE O FUENTE QUE CORRESPONDE AL INSTRUMENTO DE CADA TÉCNICA
a) $\sim X_1; A_1; \sim B_1; \sim B_2$	A ₁ = Responsables	Encuesta	Cuestionario	Informantes: Gerentes, fiscalizadores, abogados y jueces
	B ₁ = Planteamientos teóricos	Análisis Documental	Fichas textuales Fichas Resumen	Fuente: Libros, revistas jurídicas, diccionarios, etc.
	B ₂ = Normas	Análisis Documental	Fichas textuales Fichas Resumen	Fuente: Libros, Leyes, Ordenanza Municipal, Código Civil.
b) $\sim X_1; A_2; \sim B_1; \sim B_2; \sim B_3$	A ₂ = Comunidad Jurídica	Encuesta	Cuestionario	Informantes: Gerentes, fiscalizadores, abogados y jueces
	B ₁ = Planteamientos teóricos	Análisis Documental	Fichas textuales Fichas Resumen	Fuente: Libros, revistas jurídicas, diccionarios, etc.
	B ₂ = Normas	Análisis Documental	Fichas textuales Fichas Resumen	Fuente: Libros, Leyes, Ordenanza Municipal, Código Civil.
	B ₃ = Legislación comparada	Análisis Documental	Fichas textuales Fichas Resumen	Fuente: Libros, revistas jurídicas, diccionarios, etc.
c) $\sim X_2; A_1; \sim B_2$	A ₁ = Responsables	Encuesta	Cuestionario	Informantes: Gerentes, fiscalizadores, abogados y jueces
	B ₂ = Normas	Análisis Documental	Fichas textuales Fichas Resumen	Fuente: Libros, Leyes, Ordenanza Municipal, Código Civil.
d) $\sim X_2; A_2; \sim B_2; \sim B_3$	A ₂ = Comunidad Jurídica	Encuesta	Cuestionario	Informantes: Gerentes, fiscalizadores, abogados y jueces
	B ₂ = Normas	Análisis Documental	Fichas textuales Fichas Resumen	Fuente: Libros, Leyes, Ordenanza Municipal, Código Civil.
	B ₃ = Legislación comparada	Análisis Documental	Fichas textuales Fichas Resumen	Fuente: Libros, revistas jurídicas, diccionarios, etc.

ANEXOS DE LA TESIS

**ANÁLISIS DE LA ORDENANZA N° 1901-2015, ARTÍCULO 4°, INCISO C,
VULNERACIÓN DE LA OPERATIVIDAD DE LA FISCALIZACIÓN DEL
TRANSPORTE URBANO EN LA PROVINCIA DE LIMA EN EL AÑO 2016**

ENCUESTA

1. Datos generales:

Edad:

Sexo:

Profesión:

Especialidad:

Cargo en:

Antigüedad:

NOTA: Marque con una x la respuesta que considere, en algunos casos más de 2.

**1. Tiene conocimientos de las Normas que rigen el transporte a continuación
detalla:**

Ley General de Transporte N° _____

Decreto Supremo N° _____

Ordenanza Municipal N° _____

Resolución de Gerencia N° _____

2. Basado a su conocimiento responda:

Derogando la Ordenanza 1901-2015, artículo 4, los conductores tomarían conciencia y no reincidirían en la infracción. SI () NO ()

Tenemos el mismo nivel de Educación Vial que otros Países. SI () NO ()

Adecuando las Normas de otro país, solucionaremos el Transporte. SI () NO ()

Poniendo Normas más drásticas, dejarían de cometer infracciones. SI () NO ()

La falta de empleo es consecuencia de la Informalidad en el País. SI () NO ()

3. Sobre la Ordenanza Municipal N° 1901-2015 que establece el régimen de administración de los depósitos municipales de vehículos de la Municipalidad Metropolitana de Lima (MML).

¿Conoce la ordenanza N° 1901-2015?

Sí _____

No _____

Conoce los alcances de la Ordenanza N° 1901-2015.

Sí _____

No _____

¿Conoce a quienes debe aplicarse la citada Ordenanza?

Sí _____

No _____

4. ¿Conoce a quien le compete el internamiento de vehículos a los depósitos municipales?

- El Servicio de Administración Tributaria (SAT) _____
- La Gerencia de Transporte Urbano (GTU) _____
- Ambas instancias _____

5. ¿Cuándo se interna al depósito a un vehículo de transporte público?

Infracción _____

Deuda coactiva _____

Medida cautelar _____

6. ¿Considera que es efectiva?

Sí _____

No _____

Por qué:

7. ¿Se aplica adecuadamente?

Sí _____

No _____

4. Alcances, aplicaciones, contradicciones y limitaciones de la Ordenanza 1901-2015

8. ¿En general, considera que la Ordenanza Municipal N° 1901-2015 tiene como objetivo la detección de infracciones de tránsito y facilitar la fiscalización del transporte público?

Si _____

No _____

9. En el levantamiento de la medida accesorio o preventiva de internamiento del vehículo, tal como dispone el inciso C del artículo 4° de la citada ordenanza, interviene:

- El Servicio de Administración Tributaria (SAT) _____
- La Gerencia de Transporte Urbano (GTU) _____
- Ambas instancias _____

10. ¿Específicamente, considera que el inciso C del artículo 4° de la cita ordenanza vulnera la operatividad de la fiscalización del transporte urbano?

Si _____

No _____

Por qué:

11. ¿Qué contradicciones observa usted en la aplicación del inciso C del artículo 4° de la citada ordenanza?

Administrativas _____

Legales _____

De ser una de ellas, puede especificarnos:

12. ¿Considera que la salida de un vehículo de transporte público del depósito municipal se debe al incumplimiento de la Ordenanza N° 1901-2015?

Sí _____

No _____

13. El incumplimiento en la aplicación de inciso C del artículo 4° de la citada ordenanza, se debe a:

- Una discrepancia conceptual: _____
- Prioridad de normas: _____

14. Considera que el sancionado o infractor tiene conocimiento de los alcances de la Ordenanza Municipal N° 1901-2015.

Sí _____

No _____

15. Considera que la Ordenanza N° 1901-2015 ha contribuido:

- Fortalecer la fiscalización del transporte público.
- Recaudar y administrar los recursos provenientes del pago de multas por infracciones de tránsito.
- Cambiar la operatividad del SAT y de la GTU.