



UNIVERSIDAD NACIONAL DEL ALTIPLANO

FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES Y

ADMINISTRATIVAS

ESCUELA PROFESIONAL DE CIENCIAS CONTABLES



INCIDENCIA DE LAS LABORES DE LOS INSPECTORES MUNICIPALES DE TRÁNSITO EN LA RECAUDACIÓN POR INFRACCIONES IMPUESTAS EN LA CIUDAD DE PUNO PERIODO

2021

TESIS

PRESENTADA POR:

BACH. LUIGI ARNOLD MORALES AGUIRRE

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

CONTADOR PÚBLICO

PUNO – PERÚ

2023



DEDICATORIA

A mi amada madre Haydee Aguirre Ayvar la cual es el motor de cada esfuerzo que hago para superarme día a día, a mi padre por ser un ejemplo a seguir, a mi hermana por todo el apoyo brindado durante estos años y a mis sobrinos por brindarme alegrías y experiencias, son la mejor familia que dios pudo haberme regalado.

A mi querido abuelo Wigberto (†) y a mi tío Alberto (†) por todo el amor y cariño incondicional que me han brindado en vida y cuyo sueño era ver cumplida esta meta, siempre fueron un ejemplo a seguir, se les extraña mucho, a mis demás seres queridos que ya no se encuentran en este mundo y que les hubiera encantado ver el logro de este objetivo, Dios los tenga en su Gloria.

A todos mis amigos y amigas por ser una compañía constante en buenos y malos momentos, por bríndame su apoyo y amistad durante estos años, hacerme reír y hacerme sentir mejor en momentos difíciles.



AGRADECIMIENTOS

A nuestra universidad y nuestra Escuela Profesional por todos los años que me albergó en mi intención de desarrollarme como persona y como profesional y por haberme regalado momentos imposibles de olvidar en sus instalaciones.

A todos nuestros docentes por compartir sus conocimientos y experiencias con nosotros con el afán de que nos podamos convertir en cada vez mejores alumnos y profesionales.

A mi asesor de tesis Dr. Gustavo Ramos Apaza por compartir sus conocimientos con mi persona y apoyarme en todo momento para el correcto desarrollo del presente trabajo de investigación dentro de los plazos señalados.

A mi familia y amigos por el apoyo brindado, fue indispensable para continuar con mis deseos de autosuperación constante.



ÍNDICE GENERAL

	Pág.
DEDICATORIA	
AGRADECIMIENTOS	
ÍNDICE GENERAL	
ÍNDICE DE FIGURAS	
ÍNDICE DE TABLAS	
ÍNDICE DE ACRÓNIMOS	
RESUMEN	11
ABSTRACT	12
CAPÍTULO I	
INTRODUCCIÓN	
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	14
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	15
1.2.1. Problema general	15
1.2.2. Problemas específicos	15
1.3. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN	16
1.3.1. Hipótesis general	16
1.3.2. Hipótesis específica	16
1.4. JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO	16
1.5. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	17
1.5.1. Objetivo general	17
1.5.2. Objetivos específicos	17
CAPÍTULO II	
REVISIÓN DE LITERATURA	



2.1.	ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN.....	19
2.2.	MARCO TEÓRICO	29
2.2.1.	Recaudación.....	29
2.2.2.	Inspector Municipal de Tránsito	29
2.2.3.	Infracción	32
2.2.4.	Gestión Institucional	34
2.2.5.	Potestad Sancionadora	36
2.2.6.	Modalidades de contratación sector público.....	40
2.2.7.	Clasificación vehicular	45
2.2.8.	Procesos de la Gerencia de Transportes en la recaudación	47
2.2.9.	Factores que inciden en la comisión de infracciones de tránsito	50
2.2.10.	Atribuciones de control y fiscalización de la Gerencia de Transportes, Subgerencia de inspecciones e inspectores de transportes	51
2.3.	MARCO CONCEPTUAL.....	54

CAPÍTULO III

MATERIALES Y MÉTODOS

3.1.	UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL ESTUDIO	57
3.2.	PERIODO DE DURACIÓN DEL ESTUDIO.....	57
3.3.	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS	58
3.3.1.	Técnicas de recolección de datos.....	58
3.3.2.	Instrumentos de recolección de datos	59
3.4.	POBLACIÓN Y MUESTRA DEL ESTUDIO	60
3.4.1.	Población.....	60
3.4.2.	Muestra	60
3.5.	PROCEDIMIENTO	60



3.5.1.	Tipo de la investigación	60
3.5.2.	Enfoque Metodológico.....	60
3.5.3.	Diseño de la investigación	61
3.6.	VARIABLES	61
3.7.	ANÁLISIS DE RESULTADOS.....	63
CAPÍTULO IV		
RESULTADOS Y DISCUSIÓN		
4.1.	RESULTADOS	64
4.1.1.	Objetivo general.....	69
4.1.2.	Objetivo específico 1	71
4.1.3.	Objetivo específico 2	74
4.1.4.	Objetivo específico 3	78
4.1.5.	Propuesta de medidas para el incremento del nivel de recaudación.	78
4.1.6.	Contrastación de hipótesis.	85
4.2.	DISCUSIÓN	87
V.	CONCLUSIONES	90
VI.	RECOMENDACIONES.....	91
VII.	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	92
ANEXOS	96

Área: Ciencias Económicas y Empresariales.

Línea: Gestión Pública y Privada.

FECHA DE SUSTENTACIÓN: 13 de enero del 2023.



ÍNDICE DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1: Costos por salarios de personal mensual.	69
Figura 2: Recaudación por infracciones impuestas respecto al costo por salarios.....	70
Figura 3: Incidencia de infracciones en vehículos mayores en la recaudación.....	72
Figura 4: Incidencia de infracciones en vehículos menores en la recaudación.....	75
Figura 5: Propuesta para el proceso sancionador por denuncia ciudadana	81



ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1:	Operacionalización de las variables del objetivo general.....	61
Tabla 2:	Operacionalización del objetivo específico N° 1	61
Tabla 3:	Operacionalización del objetivo específico N° 2	62
Tabla 4:	Resumen de infracciones distribuidas por tipo de vehículos y recaudación. ...	64
Tabla 5:	Costo mensual en salarios de personal de inspectores bajo régimen 728.....	66
Tabla 6:	Cálculo de beneficios Gratificación, Vacaciones Truncas, Compensación por Tiempo de Servicios al culminar el segundo mes de contrato del personal de inspectores.	66
Tabla 7:	Costo mensual en salarios de personal de inspectores régimen laboral 276	67
Tabla 8:	Consolidados costos por salarios del personal de inspectores de tránsito	68
Tabla 9:	Recaudación por infracciones respecto al costo por salarios del personal.	70
Tabla 10:	Incidencia de la Imposición de infracciones a vehículos mayores en la recaudación de los Inspectores Municipales de Tránsito.	72
Tabla 11:	Tabla de las infracciones más frecuentes durante el periodo 2021	73
Tabla 12:	Incidencia de la imposición de infracciones a vehículos menores en la recaudación de los Inspectores Municipales de Tránsito.	75
Tabla 13:	Tabla de las infracciones más frecuentes durante el periodo 2021	76
Tabla 14:	Propuesta para renovación de contratos personal de Inspectores.....	80
Tabla 15:	Propuesta de requisitos para personal de Inspectores Municipales de Tránsito	82
Tabla 16:	Propuesta para actualización del MAPRO respecto a procesos de recaudación por parte del Personal de Inspectores de Transporte.	83



ÍNDICE DE ACRÓNIMOS

(GTSV)	: Gerencia de Transporte y Seguridad Vial
(SGIT)	: Subgerencia de Inspecciones de Tránsito
(IMT)	: Inspector Municipal de Transporte
(MPP)	: Municipalidad Provincial de Puno
(MOF)	: Manual de Organización y Funciones
(ROF)	: Rol de Organización y Funciones
(MPP)	: Municipalidad Provincial de Puno
(BI)	: Boleta de Internamiento
(AC)	: Acta de Control
(CI)	: Cuadro de Infracciones
(SISTRANS)	: Sistema de Transporte
(IFI)	: Informe Final de Instrucción



RESUMEN

El presente trabajo de investigación tuvo como finalidad estudiar la incidencia de las labores del personal de Inspectores Municipales de Transporte por la imposición de infracciones a conductores del servicio de transporte urbano e interurbano de nuestra ciudad, la rentabilidad y la sostenibilidad financiera en la contratación de dicho personal buscando de esta manera maximizar la eficiencia y eficacia en el uso de los recursos públicos de la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial y de la Municipalidad Provincial de Puno, con ello se busca corregir desviaciones encontradas durante el desarrollo del presente trabajo, sumado a ello se realizará un aporte proponiendo medidas correctivas que permitan superar las deficiencias encontradas, dentro de la metodología de investigación se aplicó el tipo de investigación cuantitativa que permita el análisis de los datos obtenidos por el sistema SISTRANS con un diseño de investigación no experimental, dada la escasa población a estudiar se ha optado por trabajar con la totalidad del personal de inspectores para poder obtener una visión más clara de las deficiencias encontradas, la presente investigación utilizó el análisis de datos, análisis documental y la observación todo ello avalado por un tipo de investigación explicativa y descriptiva, para comprobar la hipótesis se utilizó las bases de datos recopiladas del sistema que utiliza la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial, se hizo un uso extensivo del software Excel para los cálculos correspondientes que permitan evaluar y corroborar las hipótesis planteadas concluyendo que las labores de los inspectores inciden negativamente en la recaudación teniendo resultados negativos durante todo el periodo estudiado, teniendo gran influencia la imposición de infracciones a vehículos mayores con un 78.16 % respecto a los 21.38 % correspondiente a vehículos menores.

Palabras Clave: Costo, Eficiencia, Fiscalización, Inspector Municipal de Transporte, Recaudación.



ABSTRACT

The purpose of this research work was to study the incidence of the work of the staff of Municipal Transport Inspectors for the imposition of infractions on drivers of the urban and interurban transport service of our city, the profitability and financial sustainability in the hiring of said personnel seeking in this way to maximize the efficiency and effectiveness in the use of public resources of the Transportation and Road Safety Management and the Provincial Municipality of Puno, with this it seeks to correct deviations found during the development of this work, added to it a contribution will be made proposing corrective measures that allow to overcome the deficiencies found, within the research methodology the type of quantitative research was applied that allows the analysis of the data obtained by the SISTRANS system with a non-experimental research design, given the scarce population to study has been chosen Designed to work with the entire inspector staff in order to obtain a clearer vision of the deficiencies found, the present investigation used data analysis, documentary analysis and observation, all supported by a type of explanatory and descriptive investigation, to verify For the hypothesis, the databases collected from the system used by the Transport and Road Safety Management were used, extensive use of the Excel software was made for the corresponding calculations that allow evaluating and corroborating the hypotheses, concluding that the work of the inspectors has a negative impact in collection, having negative results throughout the period studied, having a great influence on the imposition of infractions on larger vehicles with 78.16% compared to the 21.38% corresponding to smaller vehicles.

Keywords: Collection, Cost, Efficiency, Inspection, Municipal Traffic Inspectors.



CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

El uso eficiente de los recursos públicos es un pilar para una gestión pública adecuada que maximice los beneficios para la población y para el erario público nacional, partiendo de la premisa que la ciudadanía sea como persona natural o como persona jurídica se encarga de financiar el aparato público nacional mediante el pago de impuestos, tienen el derecho de pedir que dichos recursos sean usados de manera eficiente con la obtención de resultados que mejoren su calidad de vida en un determinado lugar, además de perseguir un ideal que busque un estado autosostenible con unidades operativas que tengan la capacidad mínimamente de financiarse así mismas con un balance de costos/ingresos que puedan sostenerse en el tiempo.

Es el deseo de una gestión pública eficiente que busque maximizar los beneficios para la población mediante un adecuado uso de los recursos públicos lo que ha motivado a mi persona a desarrollar el presente trabajo de investigación, sumado a ello, he tenido la oportunidad de laborar en la entidad que es objeto del presente trabajo, tuve la oportunidad de observar esta problemática de cerca y las repercusiones que acarrea para la institución en el correcto desempeño de sus funciones razón por la cual posterior a la respectiva contrastación de hipótesis se plantearon medidas correctivas que permitan mejorar los resultados para la entidad y para la población.

El realizar un trabajo de investigación cuyo objetivo es medir la incidencia de las labores del personal de Inspectores en la recaudación mediante una comparación respecto a los costos por la contratación de dicho personal respecto a los ingresos obtenidos se podrá determinar qué tan rentable y/o sostenible es para la entidad el contar con personal de inspectores de tránsito y de qué manera se podría mejorar su desempeño.



Para tal propósito este trabajo de investigación se ha estructurado en los capítulos siguientes:

Capítulo I: en este capítulo se abordó sobre el planteamiento del problema, objetivos de la investigación, hipótesis.

Capítulo II: revisión literaria de los antecedentes de la investigación, el marco teórico y marco conceptual.

Capítulo III: materiales y métodos de investigación que nos muestra los métodos y las técnicas, cobertura y ámbito de estudio, descripción de la empresa a investigar.

Capítulo IV: resultados y discusión, se dan a conocer los resultados obtenidos para luego dar las conclusiones y recomendaciones.

Capítulo V: se da a conocer las conclusiones del trabajo de investigación.

Capítulo VI: se realiza las recomendaciones a la Empresa Municipal de Saneamiento Básico de Puno.

Capítulo VII: las referencias bibliográficas.

Finalmente, los respectivos anexos.

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La investigación que se presenta a continuación se enfoca en la incidencia de las labores de los Inspectores Municipales de la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial y la sostenibilidad de dicho personal mediante un análisis comparativo de los costos e ingresos financieros por las labores cumplidas, para ello se tomó como base la recaudación producto de las infracciones impuestas a conductores del servicio de transporte urbano e interurbano y los costos por salarios mensuales que dicho personal acarrea a la entidad, todo ello durante el periodo 2021, esto nos ha permitido determinar si los servicios prestados por el personal de inspectores resulta beneficioso económicamente a las arcas públicas, posterior a ello, se ha brindado un análisis sobre las desviaciones encontradas durante el proceso y producto de



ello se procederá con proponer medidas correctivas que permitan superar las deficiencias encontradas y maximizar los beneficios para la entidad.

En la actualidad la problemática planteada continúa en la entidad, no se han tomado medidas ni antes ni después de mi permanencia en la institución que permitan corregir y/o mejorar la gestión de la entidad, esto ha hecho que esta situación se vuelva una constante año a año, además cabe mencionar que durante el proceso de investigación se ha visto que no existen investigaciones relacionadas directamente al tema o a brindar otro panorama a los problemas planteados en el presente trabajo, es necesario resaltar que es precisamente en el periodo 2021 donde la entidad esperaba una mayor recaudación luego del confinamiento producto del coronavirus, sin embargo se ha demostrado mediante los resultados obtenidos que los ingresos en ningún mes del periodo estudiado superaron al costo por salarios del personal, esto genera como consecuencia un carácter de insolvencia y que el Municipio no acceda a la contratación de más personal para un control en diferentes zonas de la ciudad (lo cual resulta necesario), no acceda a la adquisición más herramientas de trabajo y otros.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Para el desarrollo del presente tema de investigación, su análisis y su posterior interpretación, se han planteado las siguientes interrogantes:

1.2.1. Problema general

¿Cómo incide las labores de los Inspectores Municipales de Tránsito en la recaudación por las infracciones impuestas en la ciudad de Puno durante el periodo 2021?

1.2.2. Problemas específicos

- ¿De qué manera influye la imposición de infracciones a vehículos mayores en la recaudación por parte de los Inspectores Municipales de Tránsito?



- ¿De qué manera influye la imposición de infracciones a vehículos menores en la recaudación por parte de los Inspectores Municipales de Tránsito?

1.3. HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN

1.3.1. Hipótesis general

Los Inspectores Municipales de Tránsito tienen una incidencia negativa en la recaudación por las infracciones impuestas en la ciudad de Puno durante el periodo 2021.

1.3.2. Hipótesis específicas

- La imposición de infracciones a vehículos mayores por parte de los Inspectores Municipales de Tránsito tiene una alta influencia en la recaudación.
- La imposición de infracciones a vehículos menores por parte de los Inspectores Municipales de Tránsito tiene una baja influencia en la recaudación.

1.4. JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO

El presente trabajo de investigación tiene origen en la necesidad de contar con un sector público que haga un uso eficiente del erario nacional, que las entidades desarrollen medidas que optimicen el desempeño de las actividades que realizan para poder brindar un mejor servicio procurando así maximizar el uso eficiente de los recursos públicos para una mejor distribución de los mismos que permitan la mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, en el presente caso se ha desarrollado un análisis de datos y documental para poder analizar los problemas planteados mediante la observación y tomando como referencia el periodo 2021, como es de suponer la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Puno tiene una gran responsabilidad en la obtención de recursos para la entidad, para ello se dispone de la contratación de Inspectores Municipales de Transporte que permitan fiscalizar y sancionar las infracciones que cometan las Empresas de Transporte Urbano e Interurbano de su jurisdicción.



JUSTIFICACION TEÓRICA: El presente trabajo de investigación buscó realizar el análisis sobre una problemática extendida acerca de la poca eficiencia en el manejo de los recursos públicos por parte del personal que se encarga de gestionar las entidades correspondientes.

JUSTIFICACION METODOLÓGICA: La investigación desarrollada se ha guiado por la recopilación y análisis de datos obtenidos según las características de una investigación de carácter cuantitativo, se han aplicado los instrumentos correspondientes aplicándose filtros de datos constantes para obtener una mejor visión de los problemas planteados.

JUSTIFICACIÓN PRÁCTICA: El presente trabajo tiene una utilidad práctica dado que busca en primer término solucionar una problemática recurrente en la gestión de los recursos públicos, además de ello podrá servir como referencia para futuras investigaciones que puedan desarrollarse sobre el tema.

1.5. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.5.1. Objetivo general

Analizar la incidencia de las labores de los Inspectores Municipales de Tránsito en la recaudación por infracciones impuestas en la ciudad de Puno durante el periodo 2021.

1.5.2. Objetivos específicos

- Determinar la influencia que tiene la imposición de infracciones a vehículos mayores en la recaudación por parte de los Inspectores Municipales de Tránsito de la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Puno.
- Establecer la influencia que tiene la imposición de infracciones a vehículos menores en la recaudación por parte de los Inspectores Municipales de Tránsito



de la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Puno.

- Proponer medidas para el incremento del nivel de la recaudación por las infracciones vehiculares por parte de los Inspectores Municipales de Tránsito de la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Puno.



CAPÍTULO II

REVISIÓN DE LITERATURA

2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

Para esta investigación se presenta las siguientes investigaciones relacionadas con el tema propuesto:

2.1.1. Nacional

Balboa y Roca (2015) en su trabajo de investigación cuyo objetivo fue el desarrollo e implementación de un sistema que permita el control de las infracciones y sanciones de los vehículos menores en el distrito de Santa Eulalia con consultas en tiempo real mediante el procesamiento de información básica acerca del vehículo y la capacidad del sistema para realizar consultas acerca de dicha información. La investigación tiene un carácter descriptivo y explicativo, producto del mismo se obtuvieron resultados en los que de los 29 ítems de evaluación planteados (del ítem RF-1 al RF-29 el sistema aprobó todos) entre ellos tenemos el reporte de infracciones cometidas, consulta de montos por infracción, búsqueda de sanciones, muestra reporte de infracciones pagadas entre otros, de esta manera los autores llegaron a la siguiente conclusión: con la aplicación del presente trabajo se obtendrá una mejora en la fiscalización e imposición de sanciones a los vehículos menores, mejorando los niveles de seguridad, la optimización de la prestación de servicios a la ciudadanía y una mejora en el nivel de recaudación beneficiando de esta manera a la Municipalidad de Santa Eulalia, los propietarios de los vehículos y la ciudadanía en general.

Cabezas (2021) en su trabajo de investigación cuyo objetivo fue el establecimiento de la influencia de los vehículos menores y su formalización por medio del control de infracciones en Ate 2017-2018, apoyándose en la relación de



infracciones impuestas y formalización, el control de contaminación ambiental y la formalización y el establecimiento de infracciones comunes impuestas; todo ello mediante una investigación transversal de carácter descriptivo y analítico, en sus resultados expone que las infracciones más frecuentes impuestas por IMTs son de tipo B y C teniendo así el código B-9 por prestar servicio sin portar o contar con SOAT, Licencia u otros tuvo un 27% de impacto, el código C-2 por Prestar servicio de transporte especial sin estar inscrito en una persona jurídica autorizada consiguió un 20%, el código B-20 por prestar servicio sin estar uniformado o sin un adecuado aseo personal tuvo una incidencia del 12%, B-7 por prestar servicio en zonas no autorizadas tiene un 12%, el código B-5 por detenerse o estacionar en paraderos autorizados a otra empresa o no autorizados con un 18% y finalmente otros con 18%, en la investigación se concluye: Las infracciones impuestas a vehículos menores de transporte especial en Ate durante los periodos 2017-2018 en su mayoría responden no contar con los respectivos documentos al momento de la intervención, por ser informales, por prestar servicio sin uniforme, por circular por vías no autorizadas y por detenerse en paraderos no autorizados.

Cutipa (2015) en su trabajo de investigación desarrollado con el objetivo de brindar un análisis y evaluación de la realidad financiera y como incide en la toma de decisiones en la Municipalidad Mariano Nicolás Valcárcel en los periodos 2013 y 2014 mediante la evaluación de sus estados financieros y presupuestarios y su influencia en la gestión, para ello el autor utilizó una metodología descriptiva, deductiva y analítica de carácter no experimental, en el resultado de su trabajo de investigación expone que de los resultados de operación conseguidos de la suma de la totalidad de ingresos y gastos arroja un déficit de -43.63% del periodo 2013 al 2014 esto indica que la entidad no cuenta con autonomía financiera por recursos



propios dado que exponen niveles muy bajos generando dependencia sobre fuentes de financiamiento como FONCOMUN, canon, transferencias y otros, así mismo el autor arriba a la conclusión siguiente: en cuanto a los recursos directamente recaudados de la entidad han mostrado debilidad en este indicador, esto debido a que no se han incrementado durante este periodo.

Del Carpio (2015) elaboró un trabajo de investigación desarrollado con el objetivo de identificar los problemas respecto a la efectividad del Estado Peruano para prevenir y sancionar la problemática de seguridad vial como consecuencia de la alcoholemia mediante una investigación de carácter cualitativo, descriptivo y comparativo de carácter no experimental con resultados donde se demuestra que el control no es realizado de manera óptima sumado a la baja frecuencia de operativos entre otros, con ello, el autor llega a la siguiente conclusión: Se creó la Asociación Nacional de Seguridad Vial en Diciembre del 2013 además del Viceministerio de Transporte con el fin de liderar y coordinar la seguridad vial incluyendo así a los municipios mediante dependencias de Tránsito, la Policía Nacional y los Terminales terrestres para otorgarles potestad de inspeccionar y fiscalizar sancionar las empresas de transporte público en trabajo conjunto con la ciudadanía, empresas privadas y medios de comunicación.

Dextre y Malca (2019) en su trabajo de investigación cuyo objetivo fue el determinar si el internamiento vehicular garantiza el pago, como beneficia al infractor la impugnación de sanciones y de qué manera perjudica a los particulares la comisión de infracciones de tránsito, la investigación es de tipo cualitativa y descriptiva en cuyos resultados exponen que los administrados nunca estarán plenamente de acuerdo con la administración, sin embargo existen mecanismos que permiten la defensa previa así como la discrepancia que mantienen sobre la postura



de separación del administrado y la administración, así mismo los autores concluyen: las sanciones impuestas por vulnerar la normativa vigente son anuladas debido a un inadecuado proceso de notificación, esto acarrea que se lleven procesos de revisión, además que los infractores por lo general no pagan las infracciones en su tiempo perdiendo el beneficio de descuento por pronto pago.

Olivos y Quiñones (2016) en su trabajo realizado con el objeto de brindar un contraste respecto al uso de recursos financieros en la Municipalidad Provincial de Chiclayo y sus impactos en ciertas obras básicas, con un tipo de investigación no probabilística, descriptiva, explicativa y longitudinal, se obtuvo como resultado que la entidad tiene deudas por 232 millones de soles lo cual da un carácter de insolvencia y caos a la institución, dicha deuda en palabras del gerente Eduardo Ortecho Castillo se deben a una excesiva contratación de personal que responde a “favores políticos”, además los autores exponen la conclusión siguiente: la Municipalidad Provincial de Chiclayo no ha sido eficiente al momento de gestionar la entidad, ha tenido características demasiado onerosas con la contratación de personal que ha traído como consecuencia el aumento de la burocracia.

Panta (2018) en su trabajo de investigación que tuvo como objetivo el proponer una modificación en el reglamento de infracciones y sanciones con el fin de mejorar el servicio de transporte en el distrito de Lambayeque, todo ello mediante la identificación de las características generales de los mototaxis, la competencia de la municipalidad en la reglamentación y un análisis del reglamento de infracciones y sanciones, la investigación es de carácter cuantitativo mediante la aplicación de encuestas en donde se obtuvo resultados como que la infracción cometida más frecuente durante el año 2015 es por no portar el SOAT con 77 seguido por infracciones que ameritaron internamiento vehicular con 69, por estacionar vehículos



en zonas no autorizadas con un índice de 25, el transportar personas por encima de la capacidad de asientos del vehículo con 15, la conducción del vehículo por parte de un menor de edad que no cuenta con permiso con un índice de 10 y finalmente por uso de teléfono celular con 6, con ello el autor arribó a la siguiente conclusión: Se plantea la actualización del reglamento en cuanto a infracciones para vehículos menores motorizados con el fin de obtener beneficios tanto para aquellos que brindan el servicio como también para los usuarios, esto debido a que queda en potestad de los Municipios mediante organismos encargados la elaboración de tablas de infracciones para los vehículos menores.

Rupay (2018) en su trabajo de investigación desarrollado con la finalidad de abordar la lucha contra la informalidad en el transporte terrestre de personas, específicamente en la zona desconcertada de Junín en la Superintendencia de Transporte Terrestre, Carga y Mercadería con un carácter descriptivo, analítico y explicativo, se obtuvieron los siguientes resultados: de los procesos de fiscalización se han retenido licencias a conductores informales a nivel nacional en la siguiente proporción, Ancash 236, Arequipa 69, Ayacucho 22, Cajamarca 22, Cuzco 69, Huánuco 83, Ica 35, Junín 193, La libertad 78, Lambayeque 45, Madre de Dios 45, Moquegua 87, Piura 21, Puno 41, San Martín 11, Tacna 71, Tumbes 84, todo ello haciendo un total de 1212 licencias retenidas a conductores informales durante el periodo 2017, el autor llega a la siguiente conclusión: La fiscalización a las empresas de transporte son de riesgo dado que el personal que participa tiene altas probabilidades de sufrir agresiones de tipo verbal o física por conductores informales.

Tenorio y Villanueva (2018) en su trabajo de investigación realizado con el objetivo de desarrollar una propuesta respecto a la gestión financiera con el objeto de incrementar la liquidez de la Municipalidad Provincial de Rioja durante los periodos



2015 y 2016 mediante la evaluación de la gestión financiera y el análisis de la liquidez con el uso de una investigación descriptiva de carácter no experimental con resultados en los que demuestra que la entidad no tiene capacidad de cubrir sus gastos generando gran dependencia de los recursos asignados por el gobierno central, los autores con ello concluyen que la gestión financiera de la municipalidad de Rioja no funciona de manera correcta, en otras palabras, la entidad no tiene solvencia en las actividades que desarrolla incluida la eficiencia en la recaudación dando resultados que están por debajo de los límites esperados.

Tuppia (2018) al finalizar su trabajo desarrollado con el objetivo de determinar qué tipo de infracciones consideradas muy graves acarrear sanciones pecuniarias que no son asumidas por conductores de la provincia de Huancayo, todo ello mediante la identificación de las multas más comunes que son pagadas por los infractores, la investigación tiene un diseño cuantitativo de carácter descriptivo y retrospectivo con resultados que exponen que el beneficio de pronto pago contemplado dentro de los 5 días hábiles posteriores a la imposición de la infracción tienen un fuerte impacto en la cancelación de la multa, así se tiene que el 81.6% realizó la cancelación total de la multa, el 0.3% ha pagado parte de ella y el 18.1% no realizaron el pago por mantener impugnaciones sobre las mismas, así mismo el investigador concluyó lo siguiente: Las multas que con mayor frecuencia pagan los infractores son aquellas que cuentan con el beneficio de pronto pago constituyendo el 81% de multas pagadas bajo este beneficio y el resto 19% lo constituyen las multas sin beneficio de pronto pago.

Vega y Elías (2020) mediante su trabajo de carácter cualitativo de características descriptiva e interpretativa desarrollada con el objeto de brindar un análisis acerca de la lucha contra la corrupción en Lima Norte, en el que el autor



obtiene resultados donde demuestran que los Municipios correspondientes a esta zona por lo general trabajan bajo endeudamientos que perjudican una labor eficiente, todo ello con el fin de obtener solvencia económica debido a que las Municipalidades de Comas, Independencia y San Martín de Porres no cumplen con la regla fiscal del saldo de deuda de 104.9%, 109.4% y 326.3% respectivamente acarreado que los recursos sean destinados a pagar deudas y no a prestar servicios a la ciudadanía, los autores arriban a la siguiente conclusión en su trabajo: Los municipios ubicados en Lima norte exponen problemas en su gestión y sostenibilidad financiera, uno de ellos es la municipalidad de San Martín de Porres el cual posee en sobreendeudamiento que es una potencial amenaza para una adecuada prestación de servicios y desarrollo de sus actividades, esto es debido a que su nivel de deudas supera a los ingresos que obtiene, para poder superar esta situación los municipios recurren a amnistías lo cual compromete los ingresos proyectados a futuro.

2.1.2 Internacional

Blanco et al. (2018) en su trabajo de investigación desarrollado con el objetivo de analizar las sanciones y su impacto en el comportamiento de infracciones de tránsito en Montería periodos 2015-2018, todo ello mediante una descripción de las normas y leyes, mediante la identificación de sanciones más recurrentes con carácter de reincidencia y mediante un análisis del comportamiento de dichas infracciones. Respecto a su metodología se tiene que es de carácter aplicada, de carácter jurídico-propositivo con uso del método inductivo con los resultados siguientes: El tipo de vehículos con infracciones más frecuentes son las motocicletas por el fenómeno del mototaxismo que ha proliferado en la zona y que ha hecho que estos vehículos sean infraccionados constantemente teniendo un 77.11% del total seguidos por automóviles y camionetas con el 18.42% y otros vehículos con 3.47%,



de esta manera los autores concluyen lo siguiente: los códigos de infracciones más recurrentes son la C34 la cual es ocasionada por manejar motocicletas sin respetar las normas establecidas en el Código Nacional de Tránsito, en otro punto también es recurrente la infracción con código C14 por transitar en zonas restringidas y/o horarios prohibidos para la circulación de motocicletas, también se tienen los códigos C35 y D02 relacionada con la tenencia de la revisión tecno mecánica y el no portar con el SOAT, de esta manera se observa que en los años 2015-2016 tuvo un incremento del 12.83%, también se refleja una reducción del 20.45% en los periodos 2017-2018 teniendo en el periodo 2016 la cifra más alta registrada con 21 520 y también teniendo en 2017 la cifra más baja registrada con 17 867.

Coronel (2015) en su trabajo de investigación realizado con el objetivo de realizar un estudio doctrinario y jurídico acerca de incidentes cometidos por la negligencia del agente civil de tránsito al momento de redactar las boletas de citación por infracciones supuestamente cometidas, mediante la comprobación de la gran cantidad de infracciones no sancionadas por un indebido llenado de la boleta de citación, la identificación de incidentes ocasionados por el agente civil de tránsito como consecuencia de un mal llenado de la boleta de citación. Respecto a la metodología, se hizo uso de los métodos científico, analítico, sintético, inductivo, descriptivo, estadístico, bibliográfico e histórico bajo el cual se obtuvo los siguientes resultados: de la encuesta realizada por el investigador se obtuvo que el 73% de encuestados consideran que un mal llenado de las boletas de tránsito acarrear que la infracción quede sin sancionar, que el 73% de los encuestados conocen de infracciones cometidas que hayan quedado sin sancionar por negligencia del agente civil de tránsito, de la misma manera el 73% considera que un mal llenado de la boleta de infracción perjudica económicamente al estado, igualmente el 73%



considera que al no recaudarse las multas generan perjuicio a la sociedad, también el 73% considera que la negligencia del agente civil de tránsito al momento de emitir una boleta por infracciones conllevan a que delitos queden en impunidad afectando gravemente al estado y la sociedad y finalmente el 73% considera que deba sancionarse al agente civil de tránsito que emita negligentemente una boleta de infracción de manera incorrecta. Con lo que el autor concluye lo siguiente: Es completa responsabilidad del agente civil de tránsito redactar de manera correcta la boleta de citación por infracciones de tránsito dado que un llenado incorrecto perjudica los intereses del estado y de la sociedad.

Franco (2012) en su trabajo de investigación cuyo objetivo fue el realizar una investigación del porque las actas de juzgamiento por infracciones de tránsito no son ejecutadas de manera inmediata vulnerando el principio de suficiencia recaudatoria por no contar con un procedimiento correcto para el cobro de multas en la Agencia Nacional de Tránsito de Tungurahua mediante la identificación de falencias en la adecuada ejecución de actas de juzgamiento, la determinación de la importancia de la suficiencia recaudatoria y su incidencia. Su metodología es de carácter directo por el que se estudió en el lugar de los hechos y en sus resultados obtenidos por la aplicación de encuestas al personal de la Agencia Nacional de Tránsito expone lo siguiente: Las actas de juzgamiento por infracciones un 73.33% dice que no consta el tiempo en el que se debe pagar frente a un 26.67% que considera que si hace constar el tiempo para el pago, también el 100% de los encuestados considera que el hecho que las actas de juzgamiento no tengan establecido el plazo de pago constituye una limitante para la suficiencia recaudatoria, así mismo el 96.67% considera que la no ejecución de las actas de juzgamiento limita la suficiencia recaudatoria frente al 3.33% que considera lo contrario, el 93.33% considera que el cobro oportuno de



multas es una manera viable de recaudar más ingresos frente al 6.67% que considera lo contrario, de la misma manera el 100% considera que un procedimiento de cobro inmediato de multas es necesario, finalmente el 96.67% considera que el valor de las multas debe estar presente al momento del pago de servicios básicos. Con ello autor concluye lo siguiente: Se evidencia la enorme importancia que tiene el principio de suficiencia recaudatoria dado que la recaudación por infracciones cometidas en la Agencia Nacional de Tránsito va a tener una gran influencia en el Presupuesto General del Estado.

n.d. (2004) en su artículo de investigación desarrollado con el objetivo de analizar la mala gestión y corrupción por la falta de transparencia con la información que debería ser pública, el trabajo de investigación tiene un carácter analítico, descriptivo y explicativo en cuyo artículo reflexiona de la siguiente manera: La gran mayoría de empresas privadas llevan contabilidades que permiten mantener un índice de transparencia correcto, hablamos de empresas con recursos de 300 millones anuales que es el presupuesto de las comunas más pobres de nuestro país, esta falta de transparencia acarrea que alcaldes se amparen en el populismo para conseguir votos y adhesiones a sus partidos aún a sabiendas que sus propuestas en muchos casos acarrearían la ruina de la entidad, se concluye que en el momento que la situación financiera de una entidad se torna insostenible es cuando la ciudadanía se da cuenta de la mala gestión a la que estuvo expuesta, a pesar de medios de control adoptados no se otorga ninguna de esas herramientas a la ciudadanía, mientras siga existiendo la ignorancia en la gente respecto al impacto que tienen ciertas medidas populistas seguirán siendo aplicadas dada su capacidad de obtención de votos.

2.2. MARCO TEÓRICO

2.2.1. Recaudación

Según Pedrosa (2017) lo califica como la recolección de recursos con el fin de financiar la operatividad y funcionamiento de una organización mediante la satisfacción de necesidades, de esta manera se considera como la capacidad de acumular recursos en favor de la misma entidad o de terceros mediante una intermediación.

Así mismo, Bembibre (2011) califica recaudación como el acto de juntar los recursos con el fin de destinarlos a operaciones que competen a la entidad, siendo así un elemento esencial para la sostenibilidad, en el ámbito fiscal puede ser el sector salud, educación, seguridad u otros.

Secretaría Ejecutiva del CIAT (n.d.) define recaudación como el grupo de actos que realiza una organización con el objeto de obtener recursos, de esta manera en el aspecto fiscal es la persecución de deudas con el fin de que no quede pendiente ninguna, buscando un cumplimiento de obligaciones de manera voluntaria y puntual.

Pérez y Merino (2013) El término recaudación procede de la palabra del latín “recapitare” el cual significa la capacidad de captar recursos dinerarios en un sentido estatal es la capacidad de obtención de recursos para la satisfacción de necesidades de la población, de esta manera puede ser obligatorio (impositiva) o voluntaria en modo de donación.

2.2.2. Inspector Municipal de Tránsito

Alcazar (n.d.) Define al personal de Inspector Municipal de Tránsito como el encargado de realizar las fiscalizaciones y control sobre el cumplimiento de los reglamentos de tránsito mediante la detección de infracciones cometidas.



Municipalidad Provincial de Puno (2012) Es el personal encargado de fiscalizar y controlar las infracciones cometidas por conductores del servicio de transporte en la ciudad de Puno mediante la fiscalización al cumplimiento de los reglamentos y otras normas legales correspondientes.

Municipalidad Provincial de Puno (n.d.) Es el personal que guarda dependencia directa con la Subgerencia de Inspecciones de Tránsito, con actitudes y aptitudes para poder desempeñar la ocupación de inspector de tránsito con basta experiencia y conocimientos sobre la administración de los servicios de transporte.

2.2.2.1. Funciones del Inspector Municipal de Tránsito

El Manual de Organización y Funciones Municipalidad Provincial de Puno (n.d.) atribuye al personal de Inspectores Municipales de Tránsito las siguientes funciones:

- Imponer sanciones ante infracciones cometidas por conductores del servicio de transporte urbano e interurbano.
- Procurar el cumplimiento de las acciones de fiscalización y control de manera eficiente, todo ello conforme a las normas y reglamentos que regulan la materia.
- Buscar la seguridad y bienestar de la población y usuarios del servicio de transporte para prevenir accidentes de tránsito.
- Otorgar información que permita identificar zonas saturadas de transporte urbano e interurbano.
- Brindar un control adecuado de implementos de seguridad de vehículos autorizados para el servicio de transporte.
- Controlar de forma eficiente los terminales autorizados que prestan servicio, condiciones como baños, servicios de recolección de desechos



- que esten debidamente instalados aplicando penalidades en caso correspondan.
- Llevar a cabo y hacer cumplir el Plan Anual de Fiscalizacion del servicio de transporte urbano e interurbano.
 - Buscar una constante renovacion del parque automotor para el servicio de transporte cuidando asi el medio ambiente.
 - Fiscalizar que los vehiculos que prestan el servicio de transporte cuenten con los permisos correspondientes, sancionando así aquellos que no cumplan con ello.
 - Controlar que los conductores de los vehiculos menores motorizados y no motorizados cuenten con las licencias que corresponden para la categoria de vehiculos que conducen.
 - Imponer las sanciones e infracciones que correspondan según las normas, reglamentos y otras disposiciones que correspondan.
 - Encontrar infracciones que se comentan de forma infragante por parte de conductores del servicio de transporte.
 - Brindar datos relevantes que permitan conocer el estado de las vias para prevenir amenazas sobre la circulacion de vehiculos en la ciudad, de manera permanente y actualizada.
 - Brindar apoyo sobre el internamiento vehiculoar con vulneraciones de la normativa que rige sobre la materia.
 - Realizar el levantamiento de actas de control como constancia de la comision de una infraccion iniciando asi el proceso sancionador.



- Brindar informacion acerca de la antigüedad de los vehiculos que prstan servicio de transporte y las condiciones de seguridad que estos ofrecen a sus pasajeros.
- Planear y llevar a cabo las fiscalizaciones a terminales del servicio de transporte.
- Notificar la informacion que competa y que considere necesaria para los conductores u operadores del servicio de transporte.
- Participar y brindar apoyo en actividades de mantenimiento de señales de tránsito, mantenimiento de semaforos que permitan mejorar el tránsito vehicular.
- Formar parte de las inspecciones vehiculares.
- Formar parte y brindar apoyo en las capacitaciones y talleres sobre educacion vial.
- Integrar comisiones de carácter temporal que permita realizar trabajos que son de su competencia.

2.2.3. Infracción

Trujillo (2020) Define al termino infraccion como el acto que un sujeto comete que vulnera la normativa vigente en materias en cuestion y que como consecuencia traerá una sancion correspondiente, asi mismo se debe diferenciar de faltas menores las que se pueden calificar como infraccion de las mayores las que califican como delitos.

Asi mismo la autora identifica las infracciones en los siguientes tipos:

- Graves
- Menos Graves
- Leves



De la misma manera identifica los siguientes requisitos para que pueda calificarse un acto como infracción:

- Acción: Se necesita un evento o situación que haya terminado en un resultado que infringe la ley.
- Tipificada por norma: La acción cometida debe estar contemplada en la normativa e identificada como infracción.
- Responsabilidad: Se requiere una persona sea natural o jurídica que haya cometido dicha infracción.

De la misma manera la forma en la que se va a determinar la sanción que corresponde a una determinada infracción van a depender de los siguientes criterios:

- Intencionalidad
- Reiteración
- Naturaleza del daño causado
- Reincidencia

Pérez y Merino (2018) Los autores definen el término infracción como el acto de no cumplir con la norma, esto trae como consecuencia la imposición de una sanción correspondiente, si tomamos como referencia las infracciones de tránsito tenemos que son una de las más comunes a nivel mundial, en este sentido tenemos el incumplimiento de las normas de tránsito, la conducción a velocidades no permitidas, no respetar los semáforos o las señalizaciones correspondientes infracciones por las que posteriormente se impondrán las respectivas multas.

Ramos (2013) Es el incumplimiento de la normativa en un determinado contexto, así mismo es preciso diferenciar que el término infracción es aplicado para faltas de menor nivel, en la mayoría de casos no traen ninguna consecuencia legal de significancia sino de ciertas multas pecuniarias como sanción, en el aspecto vial hace



referencia al uso indebido de unidades vehiculares que podrian poner en riesgo la integridad de terceras personas, siempre y cuando no tengan gran trascendencia dado que si existiera un accidente como consecuencia, entonces ya acarrearía una respuesta legal mas importante.

Ucha (2011) La infracción es la contravención a la norma, el no respeto a un acuerdo social preestablecido las que pueden derivar en multas, delitos o faltas dependiendo de la naturaleza y el grado de seriedad del mismo según la normativa vigente, en un aspecto de tránsito el cual es materia de la presente investigación, la autora refiere que es el incumplimiento de las normas de tránsito, además hace mención que se ha ido desvirtuando la naturaleza de la infracción y paso de ser un medio disuasivo para que las personas corrijan alguna falta cometida a una simple recaudación de recursos para el aparato público, estas infracciones pueden ser cometidas por vehiculos mayores, Vehiculos Menores o hasta por peatones, así mismo se diferencia el tipo de infracción por su gravedad en graves, moderadas y leves según las consecuencias que hubiera podido acarrear.

2.2.4. Gestión Institucional

Según Chiavenato (2014) la gestión institucional se define como el conjunto de actividades realizadas por parte de un conjunto de elementos con el fin de poder alcanzar los objetivos planteados, esto mediante el uso de esfuerzos conjuntos por parte del grupo que lo conforman siendo personas o cosas y con la ejecución de diversas tareas como la dirección, control, planeación y organización.

Así mismo, Anzola (2002) no brinda la definición de gestión administrativa como la realización del un grupo de labores dentro de una organización las cuales son desarrolladas en conformidad a los procesos administrativos según corresponda.



Por otro lado, Sánchez (2021) lo define como el área de la entidad que se encarga de usar eficientemente los recursos con los que se cuenta con el fin de poder conseguir los objetivos que la institución se haya planteado en las condiciones previstas.

Así mismo se realza la necesidad de describir la importancia de una adecuada gestión puesto que lo contrario supondría elevar los costes perjudicando los intereses de la entidad con procesos que en muchos casos pecan de ser demasiado burocráticos, lentos e ineficientes, para evitar lo antes mencionado, es importante la gestión administrativa dado que es mediante ella que se podrá mejorar de manera constante los elementos que componen la organización.

Se pueden distinguir los siguientes elementos que la componen:

- Planificación: Es el proceso por el cual la entidad fija sus metas y objetivos que desea conseguir en un determinado periodo de tiempo y que recursos van a ser necesarios para conseguirlos.
- Organización: Es la distribución de los recursos sean estos humanos o económicos con los que cuenta la entidad, esto con la finalidad de poder organizarlos y así optimizar su uso para el logro de metas y objetivos, se procede a separar las áreas según las necesidades correspondientes, de la misma forma se procede a asignar las tareas que corresponda a cada elemento y la elección de recursos humanos que se encuentren calificados para ocupar los puestos de trabajo.
- Dirección: Es una parte esencial en la gestión administrativa, por lo cual es imperiosa la necesidad de contar al altos cargos que mantengan comunicación constante y directa con toda la organización, así como



también serán los encargados del diseño e implementación de medidas de evaluación y control de forma permanente.

- Control: Es la capacidad de evaluar si las actividades que se están llevando a cabo son adecuadas, esto con la finalidad de poder otorgar información valiosa para la toma de decisiones, para una reasignación de tareas de ser necesario, buscar corregir deficiencias encontradas y poder evaluar los resultados obtenidos.

2.2.5. Potestad Sancionadora

Ley Orgánica de Municipalidades (2003) en su artículo 46 identifica la potestad sancionadora como la imposición de sanciones ante las vulneraciones a las ordenanzas municipales de cumplimiento obligatorio sin perjuicio de las acciones civiles y/o penales que dieran lugar.

Así mismo son las ordenanzas las que tipifican y encuadran según la gravedad el cuadro de multas y sanciones pudiendo ser pecuniarias o no, de esta manera las sanciones podrán comprender multas, suspensiones y/o cancelaciones de licencias, clausuras, retenciones, internamiento de vehículos entre otros.

Así mismo el Nuevo Reglamento de Aplicación de Sanciones Administrativas (RASA) (n.d.) de aplicación de sanciones administrativas de la municipalidad de el Porvenir identifican los siguientes principios que rigen la potestad sancionadora de la entidad:

- LEGALIDAD: Este principio nos expone que es solo mediante una norma con rango de ley se atribuye la potestad de sancionar a una persona pero que en ningún caso podrá suponer la privación de libertad.



- **DEBIDO PROCEDIMIENTO:** Las entidades con potestad sancionadora impondrán las sanciones que consideren pertinentes siempre que se haya respetado a cabalidad el debido proceso y las garantías correspondientes.
- **RAZONABILIDAD:** Este principio nos indica que las entidades deben asegurarse que el cometer alguna infracción no sea mas aceptable que el respeto a la normativa, además de ello la sanción debe tener en cuenta criterios como la intencionalidad del infractor, los daños causados, las circunstancias en las que sucedió la infracción y la existencia de un comportamiento reincidente.
- **TIPICIDAD:** El presente principio hace referencia a que solo podrán ser sancionables aquellas infracciones que se encuentren normadas y tipificadas, no habiendo lugar a otras interpretaciones u extensiones de la norma.
- **IRRETROACTIVIDAD:** La norma no aplica a actos ocurridos antes de su puesta en vigencia, no puede sancionar infracciones pasadas, en ciertos casos podrán aplicar medidas posteriores si ellas resultan beneficiosas.
- **CONCURSO DE INFRACCIONES:** Este principio indica que cuando una misma acción haya acarreado más de una infracción, entonces se someterán a la de mayor gravedad, sin embargo, esto no exime de otras responsabilidades que pudieran existir.
- **CONTINUACIÓN DE INFRACCIONES:** Este principio se basa en la reincidencia de un mismo administrado en la misma infracción de



manera continuada, sin embargo, para poder calificarla como tal no debe exceder los 30 días de su última sanción.

- CAUSALIDAD: Bajo este principio se establece que la sanción o multa debe ser impuesta sobre aquel que haya cometido la infracción.
- PRESUNCIÓN DE LICITUD: Las entidades presumen que los administrados actúan de manera legal conforme a la buena fe salvo haya pruebas de lo contrario.
- NON BIS IN IDEM: Por el cual no se puede sancionar de manera repetida y por el mismo objeto a un administrado.

Por otro lado Hegel (2021) señala que la potestad sancionadora tiene su base en el derecho sancionador del estado Peruano cuyo objetivo principal es que tanto funcionarios como administrados cumplan con las normativas establecidas, caso contrario se otorga la potestad de identificar una vulneración a la normativa y la imposición de la sanción que corresponda. De esta manera se identifica la potestad sancionadora como el ius puniendi o la capacidad de un estado para imponer la ley a su pueblo, así en la administración de justicia debe primar el derecho civil y administrativo, siendo el derecho penal una opción de ultima ratio o de última instancia.

No se debe perder de perspectiva que el procedimiento sancionador aplica ante una identificación de una vulneración la normativa iniciando de esta manera y siempre de oficio, la noción básica es demostrar la existencia o no de un acto infractor, es por ello que como primera medida se tiene la notificación al afectado para que pueda presentar los descargos correspondientes.

De lo antes expuesto se identifica dos fases para el procedimiento sancionador, así tenemos:



- FASE INSTRUCTIVA: Es la que se encuentra comprendida entre la notificación al imputado y la determinación de la existencia o no de una infracción, es durante este lapso de tiempo que se buscará recopilar los medios probatorios suficientes para poder determinar si el caso amerita o no una sanción además, del reconocimiento de la existencia o no de atenuantes. Esta fase en su término emite una resolución en la cual dispone si el proceso aperturado debe continuar con la fase sancionadora o si por el contrario debe archivar el caso.
- FASE SANCIONADORA: Una vez llegada a esta fase únicamente queda determinar que sanción corresponde a la infracción cometida, así mismo el imputado podrá hacer uso de la mejor defensa que considere pertinente, esto debido a que también en esta fase puede disponerse el archivamiento del caso, resulta imperioso el poder recalcar que la imposición de una sanción o una multa administrativa no excluye la imposición de sanciones civiles o penales si estas tuvieran lugar.

Se debe tener presente que la potestad sancionadora tiene límites fijados para su aplicación e imposición, caso contrario se estaría aplicando de manera arbitraria la potestad otorgada, es por lo antes expuesto que se encuentran sujetos a actos como la prescripción o caducidad.

La prescripción nos habla de que todo proceso sancionador tiene un límite para poder iniciarse, esto se encuentra en la ley 27444 el cual es de 4 años, con ello tenemos que la entidad no podrá sancionar a un infractor si durante este tiempo no pudo identificar la infracción cometida salvo normas especiales promulgadas.

De otro lado se tiene la caducidad la cual nos dice que todo proceso sancionador tiene un plazo máximo para poder estudiarse y terminarse, el plazo para



ello es de 9 meses siendo este plazo prorrogable por 3 meses más, concluido ese plazo máximo otorgado el imputado puede exigir el archivamiento del caso si la autoridad competente no lo ordeno de oficio.

2.2.6. Modalidades de contratación sector público

Ley de Bases de La Carrera Administrativa (n.d.) o Decreto Legislativo N° 276 según la misma califica la carrera administrativa como las normas y principios bajo los cuales se van a regir para el ingreso, los beneficios y obligaciones que tienen los empleados del sector público con el fin de poder contratar al personal calificado para desempeñar las funciones, quedando exceptuados los miembros de las FFAA, de la policía nacional, funcionarios con cargos de confianza. Con ellos tienen las siguientes obligaciones:

- Desempeñar las actividades que se les encomiendan con el fin de conseguir el desarrollo nacional.
- Anteponer el interés institucional al interés personal.
- Formar un grupo calificado que consiga mejoras permanentes.
- Cumplir las funciones con honestidad, eficiencia y eficacia.
- Guiarse con dignidad en el desempeño de sus funciones.

Así mismo se guían por los siguientes principios:

- Oportunidades en igualdad de condiciones.
- Estabilidad.
- Estabilidad del nivel obtenido.
- Compensaciones justas guiadas por los principios de:
 - Universalidad.
 - Base técnica.
 - Relación con la carrera administrativa.



- Correcta compensación.

La presente carrera se encuentra constituida por 14 niveles de los cuales se dispondrán los ascensos según la formación obtenida por el personal y las capacitaciones obtenidas, los méritos obtenidos durante su carrera, el plazo de permanencia en el cargo.

Respecto al ingreso a la carrera administrativa, se tiene que debe ser una persona nacida en Perú, contar con buena conducta, contara con los atributos que requiera el cargo, aprobar los concursos de selección.

Siendo el ascenso una acción desarrollada en un mismo grupo ocupacional, planificando sus necesidades de acuerdo a los recursos con los que se cuentan, con el desarrollo de planes de capacitación.

Ley de Fomento Del Empleo (n.d.) o Decreto Legislativo N° 728 bajo este régimen laboral se tiene los siguientes objetivos:

- Realizar una promoción masiva de acceso a trabajos conforme a la política económica global.
- Conseguir mejoras en los niveles de empleo en el país de manera importante.
- Buscar un pleno uso de las capacidades empresariales.
- Buscar garantías sobre la estabilidad laboral y los ingresos que obtienen.

Siendo así las obligaciones del empleador privado:

- Buscar y fomentar la formación laboral sin pedir contraprestación.
- Pagar las contraprestaciones en plazos establecidos.
- Asegurar a los empleados por enfermedades y accidentes.



Así mismo fija los periodos de prueba consistente en los primeros 3 meses, posteriores a ellos los trabajadores adquieren el carácter de estabilidad en el puesto pudiendo ser mayor dicho plazo si las partes lo aceptan no pudiendo superar los 6 meses para personal calificado y 12 meses para directivos o cargos de confianza quedando exceptuados de lo anterior mencionado aquellos que ingresaron por concursos de méritos, se traten de reingresos en el mismo área o que queden establecidos de esa manera.

Sumado a ello se tiene los regímenes de suspensión por los cuales queda pausado las responsabilidades de prestar un servicio y recibir una remuneración por ello, la suspensión imperfecta por otro lado se da cuando existe remuneración sin la prestación del servicio, entre sus principales causas se pueden nombrar:

- La invalidez.
- Los periodos de maternidad contemplados.
- Las vacaciones.
- Los permisos para realizar acciones cívicas o para prestar servicio militar obligatorio.
- Las sanciones.
- La inhabilitación del personal por periodos no superiores a 3 meses.
- Casos fortuitos o de fuerza mayor.

Siguiendo también se regula la extinción de los contratos y las razones que lo justifican como el fallecimiento del trabajador, la renuncia voluntaria, la mutua voluntad de las partes, la jubilación, por sentencia.

Régimen Especial de Contratación Administrativa de Servicios (2008) o Decreto Legislativo 1057 Según esta normativa, el contrato administrativo de servicios (CAS) es una modalidad del estado cuyos requisitos para su celebración



son el requerimiento de la necesidad del servicio, la existencia de recursos presupuestarios, no tener sentencias de carácter condenatorio, esta modalidad de contratación se sujeta a término determinado con carácter renovable en la que el trabajador adquiere los siguientes derechos:

- Recibir un salario no menor al mínimo establecido.
- Tener como máximo una jornada de 8 horas diarias y 48 semanales.
- Tener un descanso mínimo consecutivo de 24 horas.
- Un refrigerio que no forma parte de las horas de trabajo.
- Aguinaldos por fiestas patrias y fiestas navideñas.
- Vacaciones remuneradas de 30 días.
- Licencias por maternidad y paternidad.
- A estar afiliado a un sistema pensionario y de salud.
- Derecho a participación de huelgas y sindicatos.

De la misma manera se norma las condiciones para la extinción del contrato el cual sucede por fallecimiento, desaparición de la entidad contratante, mutuo acuerdo, por invalidez absoluta, por inhabilitación o por el vencimiento del periodo del contrato.

Así mismo se presenta la responsabilidad para la entidad de emitir las respectivas boletas de pago y para los trabajadores la declaración de impuestos por rentas de cuarta categoría,

Ley Que Regula La Contratación de Personal Altamente Calificado En El Sector Público (2011) o Ley 29806 Bajo esta modalidad de contrato se tiene que es por la que se procede a la contratación de personal altamente calificado bajo los supuestos de mérito y transparencia en lo que respecta al cumplimiento de lo siguientes requisitos.



- Tener los requisitos mínimos establecidos.
- Contar con experiencia en el la gestión o actividad requerida.
- No contar con inhabilitaciones.

La contratación bajo esta modalidad se rige bajo el Fondo de Apoyo Gerencial al Sector Público (FAG) el cual es el responsable de fijar montos y otros límites al contrato najo criterios de responsabilidad de acuerdo al nivel de responsabilidad que va a adquirir el personal, el nivel jerárquico y de toma de decisiones que va a tener en la entidad y finalmente los requisitos de requiere el puesto como son estudios y experiencia, es así que todas las entidades que cuenten con este tipo de personal deberán informarlo cada seis meses al Ministerio de Economía y Finanzas.

El presupuesto requerido para ello estará establecido mediante fondos de contingencia del Ministerio de Economía y Finanzas.

Ley de Servicio Civil (2013) o Ley 30057: Bajo esta modalidad de contratación se busca tener un régimen único para las entidades públicas con el fin de obtener mayores grados de eficiencia y eficacia bajo los principios de interés general, eficiencia y eficacia, igualdad de oportunidades, merito, disponibilidad presupuestaria, Transparencia, rendición de cuentas, Flexibilidad entre otros, todo ello se encuentra obligado a cumplir el poder ejecutivo, poder judicial, poder legislativo, gobiernos regionales y locales y otras entidades autónomas.

Bajo esta normativa los trabajadores se dividen en funcionarios públicos, directivo, servidor de carrera y de actividades complementarias.

Así mismo respecto a las compensaciones se tiene que son las contraprestaciones que la entidad destina a sus trabajadores estructurado por la compensación económica y los beneficios para elevar la competitividad los que se rigen según los siguientes principios:



- Competitividad: con el fin de obtener personal altamente calificado.
- Consistencia interna: debe guardar relación con la exigencia, responsabilidad y complejidad del puesto.
- Consistencia Intergubernamental: Las entidades que tengan puestos con características similares deben ser comparable entre ellos.

Las remuneraciones se encuentran comprendidos la sección principal, el ajuste según las características del cargo, las vacaciones y los aguinaldos por fiestas patrias y navidad sometidos además a la compensación por tiempo de servicios.

- Respecto a los derechos tenemos que:
- Deben percibir compensación por los servicios.
- Gozar de descanso de 30 días por año.
- Jornada diaria de 8 horas y 48 horas semanales.
- Refrigerio no comprendido en la jornada laboral.
- Descanso semanal de 24 horas consecutivas.
- Seguridad de salud y seguro de vida.
- Poder ejercer labores de docencia.
- Licencias por cargos sindicales y de paternidad.

2.2.7. Clasificación vehicular

Nuevo Reglamento de Aplicación de Sanciones Administrativas (RASA) (n.d.) clasifica a los vehículos del servicio de transporte de la siguiente manera:

VEHICULOS MAYORES:

Transporte de personas

- Automóvil: Es un vehículo cuya capacidad normal o estándar es de 06 personas teniendo de manera adicional 03 asientos más.



- Station Wagon: Es el vehículo en el cual se tiene la capacidad de recorrer los asientos posteriores para poder utilizarlo de transporte de carga.
- Camioneta rural: Son los vehículos con los cuales se cuenta con un aproximado de 16 asientos cuyo peso no exceda los 4000 Kgs.
- Ómnibus: Son vehículos diseñados y producidos exclusivamente para el transporte de personas que normalmente cuentan con 16 asientos con peso no superior de 4000 Kgs.

Transporte de cargas

- Furgoneta: Son vehículos diseñados para la carga liviana con capacidad de motor que no exceda los 500 cc.
- Camioneta Pick-Up: Son vehículos de cabina simple con utilidad de carga liviana con peso bruto no superior a 4000 kg.
- Camioneta panel: Es un tipo de vehículo con carrocería cerrada de carga liviana con un peso inferior o igual a 4000 kga.
- Camión: Es el tipo de unidad vehicular con características para transporte de bienes con peso igual o mayor a 4000 kg.
- Remolcador: Son unidades vehiculares capaces de soportar cargas con su quinta rueda.

Vehículos no motorizados de carga y semicarga:

- Remolque: Son unidades sin motor propio, con la intención de poder ser remolcado por una unidad motorizada.
- Semiremolque: Son vehículos sin motor y sin eje delantero que se apoya en un vehículo remolcador pasándole parte de su peso.

VEHICULOS MENORES:



- Bicimoto
- Motoneta
- Motocicleta
- Motocar
- Mototaxi
- Motocarro

2.2.8. Procesos de la Gerencia de Transportes en la recaudación

Manual de Procedimientos Municipalidad Provincial de Puno (2012) establece los procesos que inciden en la recaudación por infracciones impuestas de la siguiente manera:

LIBERACION VEHICULAR DEL DEPÓSITO MUNICIPAL:

El proceso para la liberación vehicular es el siguiente:

- Solicitud por parte del administrado para la liberación de su unidad vehicular del depósito municipal presentada en mesa de partes (atención al ciudadano).
- Verificación del cumplimiento de los requisitos, si cumplen con ellos se continúa con el trámite y si no, se devuelve al administrado con las observaciones correspondientes.
- Se deriva el expediente a la oficina encargada, en este caso (2021) la Subgerencia de Inspecciones de Tránsito la cual se encargará de recepcionar, registrar y tramitar el pedido.
- En la unidad de caja se emitirá el recibo y se hará efectivo el pago por parte del administrado.



- Posterior a ello se emitirá la orden para el retiro del vehículo de las instalaciones del Depósito Municipal al mismo tiempo que se registra en la base de datos y se archiva el expediente.
- Finalmente se procede al retiro del vehículo por parte del propietario.

DEVOLUCIÓN DE DOCUMENTOS RETENIDOS

A pesar que el manual de procedimientos no establece parámetros para este trámite, se realiza de manera empírica de la siguiente forma:

- En caso de ameritar internamiento vehicular: Estos casos se dan cuando el conductor infractor rehúsa internar el vehículo por la infracción cometida, en estos casos el Inspector retiene los documentos y los remite a la Subgerencia de Inspecciones de Tránsito detallando en un informe las razones que lo motivaron a ello, en estos casos los documentos únicamente son devueltos cuando el administrado se aproxima con la Boleta de Internamiento Vehicular, para ello se procede con el levantamiento del acta respectiva por devolución de documentos, con ello el administrado puede dar inicio al trámite de liberación vehicular detallado anteriormente.
- En caso de retención de documentos por una infracción específica: en estos casos el proceso es el siguiente:
 - Presentación en mesa de partes de una solicitud más los requisitos establecidos (copia del DNI, copia del Acta de Control y copia del Recibo de Pago) requisitos que corresponden al periodo 2021.



- Revisión del expediente por parte de la Subgerencia de Inspecciones de Tránsito, si cumple con los requisitos se da trámite al expediente, en caso que no se devuelve con las observaciones a subsanar.
- Levantamiento del acta de devolución de documentos y entrega de documentos retenidos al propietario.

DEVOLUCIÓN DE CASQUETES RETENIDOS

En casos de retención de casquetes (letreros) de los vehículos que prestan servicio de transporte, se da únicamente por infracciones específicas, con el proceso siguiente:

- Presentación en mesa de partes de una solicitud más los requisitos establecidos (copia del DNI, copia del Acta de Control y copia del Recibo de Pago, Tarjeta Única de Circulación y consulta SUNARP del propietario) requisitos que corresponden al periodo 2021.
- Revisión del expediente por parte de la Subgerencia de Inspecciones de Tránsito, si cumple con los requisitos se da trámite al expediente, en caso que no se devuelve con las observaciones a subsanar.
- Levantamiento del acta de devolución de casquete la respectiva devolución del mismo al propietario con la firma de las partes mostrando conformidad.

EN CASO DE NO HABER DOCUMENTOS RETENIDOS

Es el proceso más simple, el propietario únicamente se acerca a caja con su copia del Acta de Control donde realizará el pago y se le hará



entrega del recibo, nuevamente es importante recalcar que los tres últimos puntos no están establecidos en el MAPRO de la Municipalidad, son realizados empíricamente durante los años de funcionamiento de la entidad.

2.2.9. Factores que inciden en la comisión de Infracciones de Tránsito

Merlino (2010), establece que los motivos por los cuales las personas tienden a cometer infracciones de tránsito es la ignorancia sobre las consecuencias de cometer dichas actos u omisiones. De esta manera el autor refiere a que si un determinado conductor considera que conducir un vehículo de una manera determinada (la cual estaría contraviniendo las normas de tránsito) no le genera consecuencias negativas entonces lo seguirá cometiendo haciendo recurrente un comportamiento infractor.

Respecto a ello el autor fundamenta su posición en una investigación desarrollada por parte de la Universidad del siglo 21 en cuyos resultados obtenidos se expone que la gran mayoría de sujetos consultados no cree que la comisión de una infracción de tránsito pueda terminar con la imposición de una infracción o multa, de la misma manera las personas tampoco se ponen a estudiar los posibles accidentes de tránsito que podrían acarrear por la comisión de dichas infracciones y los perjuicios que generarían a los demás.

A lo antes expuesto también se debe sumar que una considerable parte de la población no conoce toda la normativa de tránsito, este factor indica que un 40 % de la población se encuentra propensa en grado alto y muy alto a desarrollar conductas infractoras.



El autor también hace referencia al IPI (Índice de Probabilidad de Infracción), dicho índice trabaja con tres factores de manera independiente por cada uno de ellos, los cuales son:

- Conocimiento de las normas de tránsito.
- Creencia de que la comisión de actos infractores traerá como consecuencia un escenario negativo para el infractor.
- La frecuencia en la comisión de ciertas infracciones.

Los resultados obtenidos no generan sorpresa, existe un alto índice de comisión de infracciones, la situación es aún mas grave si se debe considerar el mal estado en el que se encuentran las vías y que no existe un adecuado control sobre el cumplimiento de las normas de tránsito, con ello es difícil poder revertir los resultados expuestos.

El autor expone como recomendación una mayor participación por parte del estado en políticas de control sobre el tránsito, es importante que aquellos conductores que tengan un comportamiento infractor comprendan que el vulnerar o no cumplir la normativa siempre traerá consecuencias negativas para él, solo de esta manera se podrá invertir los resultados y se empezará a reducir los índices de comisión de infracciones de tránsito.

2.2.10. Atribuciones de control y fiscalización de la Gerencia de Transportes, Subgerencia de Inspecciones e Inspectores de Transporte

A modo de una breve reseña, tenemos que la Gerencia de Transporte y Seguridad Vial de Puno, fue creada mediante la Ordenanza Municipal N° 317-2011-CMPP “ORDENANZA QUE CREA LA GERENCIA DE TRANSPORTES Y SEGURIDAD VIAL DE LA MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DE PUNO”, desagregándola de esta manera de la Gerencia de Desarrollo Urbano, el artículo 1 de



la referida norma señala además que dicha Gerencia estará conformada por 02 subgerencias las cuales son:

- Subgerencia de Registro de Transportes.
- Subgerencia de Inspecciones de Tránsito.

En concordancia con ello, mediante Ordenanza Municipal N° 191-2007-CMPP se aprueba el Rol de Organización y Funciones y su modificatoria la N° 317-2011-CMPP la actualiza debido a la creación de la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial con sus dos subgerencias respectivas, siendo el Manual de Organización y Funciones el producto de la gestión del periodo 2007-2010 modificado en los periodos 2011-2014 con el fin de dotarlo de mejores condiciones democráticas, modernas, soberanas y eficientes acorde al Acuerdo de Concejo N° 025-2007-CMPP acorde a la Constitución Política y a la Ley Orgánica de Municipalidades.

En dichos instrumentos de gestión establecen las funciones a nivel de funcionario e institución de la Subgerencia de Inspecciones de Tránsito de la siguiente manera:

- El MOF en su apartado de funciones específicas del Subgerente de Inspecciones de Tránsito señala que son las de elaborar planes de fiscalización al tránsito vehicular de su competencia mediante un control eficiente y autónoma que proteja a los usuarios, sumado a ello tiene la función de organizar, programar y ejecutar acciones de fiscalización al servicio de transporte identificando infracciones cometidas e imponiendo las sanciones respectivas.
- El ROF por su parte le atribuye el rol de elaborar, aprobar y aplicar el plan anual de fiscalización del servicio de transporte, también se le



encarga la fiscalización del servicio de transporte mediante la imposición de infracciones por vulneraciones cometidas.

Así mismo, en diferentes ordenanzas, entre las que se puede citar la N° 056-2020-C/MPP en su artículo 43 Régimen sancionador, establece:

43.1 El órgano encargado de realizar las acciones de fiscalización es la Subgerencia de Inspecciones de Tránsito por medio de los inspectores de transporte, es aquí donde se da inicio con el proceso sancionador dando entrega de una copia del Acta de Control al presunto infractor, quedando como ente resolutorio la Gerencia de Transportes.

43.2 Son los Inspectores de transporte los competentes para realizar acciones de fiscalización y control imponiendo sanciones por infracciones cometidas por conductores del servicio de transporte.

Finalmente, respecto al proceso de intervención que dará inicio al proceso sancionador tenemos que la Ordenanza Municipal N° 288-2010-MPP “ORDENANZA QUE APRUEBA EL REGLAMENTO DE ADMINISTRACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE EN LA PROVINCIA DE PUNO” señala en sus artículos del Título VI “DE LA FISCALIZACION Y LOS INSPECTORES MUNICIPALES DE TRANSPORTE” lo siguiente:

26. El control del servicio de transporte tiene por finalidad el corregir el incumplimiento de reglas establecidas para ese fin mediante el apoyo de la ciudadanía y la población en general.

27. El Inspector de Transporte es el personal con idoneidad designado por la Municipalidad Provincial de Puno para realizar las acciones de fiscalización y control al servicio de transporte contando con facultades para la detección de infracciones cometidas.



28. Respecto al proceso de intervención el Inspector debe ordenar al conductor de la unidad vehicular que la detenga, posterior a ello, le debe solicitar los siguientes documentos como mínimo:

- Tarjeta Única de Circulación del vehículo.
- Licencia de Conducir.
- Certificado de SOAT.
- Certificado de Inspección Técnica Vehicular.
- Tarjeta de Propiedad.

Todo ello con el fin de levantar el acta según corresponda, en caso de dar inicio al proceso sancionador se dará inicio a los procesos expuestos en los puntos precedentes.

2.3. MARCO CONCEPTUAL

2.3.1. Multa

Es una penalidad, que tiene la potestad perteneciente a la autoridad para imponerlas a personas que hayan infringido la normativa, tiene un carácter pecuniario dado que debe ser cancelado con dinero, es coercitivo dado que se le aplican intereses y penalidades en caso de impago, su objetivo principal no es compensar a las víctimas si las hubiera sino promover el cumplimiento de las normas. (Roldán, 2017)

2.3.2. Fiscalización

Es el proceso que consiste en estudiar y evaluar los medios de prueba para que de esta manera se tenga certeza de que se actúa en medio de la legalidad, todo ello mediante la aplicación de la eficiencia y eficacia, de esta manera se interpreta como la capacidad de controlar un correcto desarrollo de las actividades que correspondan a una determinada entidad. (Ludeña, 2021)



2.3.3. Rentabilidad

Es la capacidad que tiene una entidad de poder recuperar las inversiones realizadas en una determinada actividad. (Sevilla, 2015)

2.3.4. Acta de Control

Es el documento que deja constancia acerca de la comisión de una infracción a la normativa vigente impuesta por personal de inspectores durante un proceso de control o fiscalización. (SUTRAN, 2020)

Es el documento que se entrega a un infractor producto de la ruptura u omisión de la normativa vigente sobre transporte y seguridad vial emitido por parte de la Municipalidad mediante Ordenanzas Municipales, son impuestas por el Inspector Municipal (SAR PIURA, 2020)

2.3.5. Acta de Internamiento

Es el documento de referencia acerca del internamiento de un vehículo en los depósitos autorizados por las infracciones cometidas a las normativas de tránsito vigentes. (SUTRAN, 2020)

2.3.6. Depósito vehicular

Es la estructura que se encuentra destinada al internamiento de vehículos el cual se encuentra provisto de las medidas de seguridad y otros que se consideren necesarios siendo gestionado por la entidad. (SUTRAN, 2020)

2.3.7. Internamiento Vehicular

Es el acto de llevar de manera provisional un vehículo al depósito vehicular como una medida preventiva adoptada por la autoridad. (SUTRAN, 2020)

2.3.8. Medida Preventiva

Son las acciones tomadas con el fin de cuidar los bienes tutelados que se encuentran dentro de la normativa que rige, o para salvaguardar la integridad de



prestadores o usuarios del servicio o en casos donde se presuma una potencial comisión de una infracción, (SUTRAN, 2020)

2.3.9. Sostenibilidad

Es la capacidad de poder administrar los recursos con los que cuenta una entidad para cubrir las necesidades actuales que se tenga sin poner en riesgo las necesidades que tengan a futuro considerando un desarrollo social, económico y cuidado del medio ambiente. (Orellana, 2020)



CAPÍTULO III

MATERIALES Y MÉTODOS

3.1. UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL ESTUDIO

La investigación se desarrolló en el Distrito, Provincia y Departamento de Puno; en la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial de Puno. Cuyas instalaciones se encuentran ubicadas en la intersección del Jr. 1ro de mayo con Jr. Inca Garcilaso de la Vega.

El espacio territorial en el cual se desarrolló la presente investigación tiene sus límites en la costa oeste del Lago Titicaca, allí se encuentra ubicada la bahía interior o anteriormente Paucarcolla, se encuentra ubicado en un terreno poco ondulado por la zona central encontrándose envuelto de cerros, La zona alta de esta ciudad tiene carácter casi plano en donde se encuentran ubicados Yanamayo y comunidad Mi Perú, teniendo alturas que van desde los 3810 a los 4050 msnm siendo esta característica la que convierte a Puno en una de las metrópolis más altas del país, el espacio territorial que lo comprende es de 1566.64 ha, lo que representa el 0.24 % de toda la extensión de la provincia de Puno. (Wikipedia, 2022).

3.2. PERIODO DE DURACIÓN DEL ESTUDIO

El presente trabajo de investigación ha constado de las siguientes fases:

- **PROYECTO DE TESIS:** Esta primera fase consistió en la elaboración de la problemática encontrada, la identificación de las variables, la elaboración de los objetivos, el planteamiento de las hipótesis, la identificación de los métodos de investigación, la determinación de la población y muestra entre otros aspectos.
- **BORRADOR DE TESIS:** Durante la segunda y última fase en la elaboración del presente trabajo de investigación se ejecutó los instrumentos de investigación planteados, se realizó el procesamiento de datos, se obtuvieron los resultados y



se desarrolló la discusión correspondiente para arribar a las conclusiones y recomendaciones respectivas.

El periodo de desarrollo de la investigación: inició en el mes de Diciembre del 2019 hasta mediados del mes de Noviembre del 2022.

3.3. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

El origen de los datos que se han utilizado para el desarrollo del presente trabajo de investigación ha sido conseguido por medio de la utilización de instrumentos y técnicas de investigación, además de ello se ha recurrido a consultas sobre referencias y fuentes en investigaciones anteriores, páginas web, artículos científicos entre otros.

3.3.1. Técnicas de recolección de datos

a. Análisis de datos

Para desarrollo de la presente investigación se usó primordialmente el análisis de datos obtenidos por medio del sistema SISTRANS mediante filtración y búsqueda de datos de carácter mensual durante todo el periodo 2021 lo que permitió un análisis objetivo de la problemática planteada.

b. Observación

Se tuvo la oportunidad de laborar en la institución producto del presente trabajo de investigación, esto nos permitió observar de manera directa y permanente la realidad expuesta en el presente trabajo, así como también poder plantear alternativas que permitan mejorar el desempeño del área objetivo.

c. Análisis documental

Durante el desarrollo del presente trabajo de investigación ha sido necesario la consulta a investigaciones relacionadas, documentos como hojas de coordinación remitiendo actas de control de la Subgerencia de



Inspecciones de Transito a la Subgerencia de Registro de Transportes además de informes y otros documentos relacionados.

3.3.2. Instrumentos de recolección de datos

Ficha de Recolección de datos

Para el presente trabajo de investigación se hizo uso de fichas de recolección de datos dada su característica de almacén temporal de datos físicos o electrónicos con ello y mediante el acceso al software SISTRANS manejado por la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Puno, se ha podido buscar y filtrar datos por mes de infracciones impuestas, infracciones pagadas, tipos de infracciones y mediante una filtración propia la diferenciación entre infracciones impuestas a vehículos mayores o vehículos menores de las empresas de transporte de personas carga y mercadería de la ciudad de Puno.

Dadas las características del presente trabajo de investigación no se ha utilizado instrumentos de recolección de datos como la encuesta, esto debido a que existe una constante rotación del personal (cada dos meses), esto no permitiría una obtención de resultados fiables, se tendría que aplicar 06 encuestas por el periodo 2021 a diferentes grupos de personas con resultados de variarían bimestralmente, sumado a ello resulta muy difícil el poder recopilar la información del personal que ha trabajado en los diferentes periodos del año 2021 para su participación en una encuesta, es por estas razones que se decidió trabajar con la base de datos proporcionada por el SISTRAN dado que brinda información más que necesaria para poder estudiar y dar respuesta a los problemas y objetivos planteados en el presente trabajo.



3.4. POBLACIÓN Y MUESTRA DEL ESTUDIO

3.4.1. Población

Dado que el título de la presente investigación es la incidencia de las labores de los Inspectores Municipales de Tránsito en la recaudación, la población está comprendida por dicho personal compuesto por 35 trabajadores.

3.4.2. Muestra

Para el desarrollo de la presente investigación, se tomó una muestra censal pues se consideró como pertinente trabajar con el 100% de la población, de tal forma que la muestra está compuesta por todas las unidades que la componen.

Según lo antes expuesto se extrae que nuestra muestra está compuesta por los 35 Inspectores Municipales de Tránsito que laboran en la Subgerencia de Inspecciones de Tránsito de la Municipalidad Provincial de Puno.

3.5. PROCEDIMIENTO

3.5.1. Tipo de la investigación

La presente investigación es de tipo descriptivo, es decir es el análisis de un hecho o un determinado fenómeno con el objetivo principal de estudiar su estructura o el comportamiento del mismo. (Arias, 2012)

Es de tipo explicativa dado que busca establecer la causa de un determinado fenómeno mediante el establecimiento de relaciones causa-efecto, de esta manera se podrá observar y conseguir un mayor nivel de conocimiento. (Arias, 2012)

3.5.2. Enfoque Metodológico

La presente investigación cuenta con variables numéricas para su estudio, es así que se le identifica como una investigación cuantitativa dado su carácter medible pudiendo los valores ser discretas (cuando se expresan en números enteros) o continuas (cuando se presentan valores con decimales). (Arias, 2012)

3.5.3. Diseño de la investigación

La investigación tiene un diseño documental de carácter secundario, es decir que busca la obtención de datos a estudiar recopilados por terceras personas en medios audiovisuales, físicos o electrónicos con el objeto de obtener nuevos conocimientos. (Arias, 2012)

3.6. VARIABLES

VARIABLES DEL OBJETIVO GENERAL

Tabla 1: Operacionalización de las variables del objetivo general.

Objetivo General	Variable	Indicador	Escala de medición
Analizar la incidencia de las labores de los Inspectores Municipales de tránsito en la recaudación por infracciones impuestas en la ciudad de Puno durante el periodo 2021	Variable Independiente	N° de Actas de control Impuestas por mes	Mayor 100 % del costo por salarios Positivo
	Labores de los Inspectores Municipales de Tránsito.		Igual al 100 % del costo por salarios Regular
	Variable dependiente	N° de Actas de Control pagadas por mes	Menor al 100 % del costo por salarios Negativo
	Recaudación por infracciones impuestas		

FUENTE: Elaboración propia en base a los objetivos de la investigación

VARIABLES DE LOS OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Tabla 2: Operacionalización del objetivo específico N° 1

Objetivo específico N° 1	Variable	Indicador	Escala de medición
Determinar la influencia que tiene la imposición de infracciones a vehículos mayores en la recaudación por parte de los Inspectores Municipales de Tránsito de la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Puno.	Variable Independiente Recaudación por infracciones impuestas	Total, de recaudación por infracciones impuestas por mes	Del 70 al 100 % alta influencia. 40 al 70 % regular influencia.
	Variable dependiente Imposición de Infracciones a vehículos mayores	Recaudación por infracciones a vehículos mayores por mes	Del 0 al 40 % baja influencia.

FUENTE: Elaboración propia en base a los objetivos de la investigación

Tabla 3: Operacionalización del objetivo específico N° 2

Objetivo específico N° 2	Variable	Indicador	Escala de medición
Determinar la influencia que tiene la imposición de infracciones a vehículos menores en la recaudación por parte de los Inspectores Municipales de Tránsito	Variable Independiente Recaudación por infracciones impuestas	Total, de recaudación por infracciones impuestas por mes	Del 70 al 100 % alta influencia. 40 al 70 % regular influencia.



de la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Puno.	Variable dependiente Imposición de Infracciones a vehículos menores	Recaudación por infracciones a vehículos menores por mes	Del 0 al 40 % baja influencia.
--	---	--	-----------------------------------

FUENTE: Elaboración propia en base a los objetivos de la investigación

3.7. ANÁLISIS DE RESULTADOS

Los datos fueron obtenidos mediante sistema SISTRANS, el análisis realizado consto de una primera etapa consistente en la recopilación e inserción de datos en cuadros que permitan procesar los resultados en el programa Excel, en él se procedido a la identificación y separación por cada una de las variables que se buscaba estudiar, como directa consecuencia del mismo se procedió a la interpretación de resultados según los objetivos planteados y finalmente se procedió a la discusión de los mismos para que de esta manera pudieran desarrollarse las respectivas conclusiones y recomendaciones.



CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. RESULTADOS

En este capítulo se va a proceder a exponer los resultados obtenidos durante el desarrollo del proceso de investigación para sostener y/o rechazar las hipótesis planteadas.

Tabla 4: Resumen de infracciones distribuidas por tipo de vehículos y recaudación.

MESES	TOTAL, DE INFRACCIONES	TIPO DE VEHICULOS	RECAUDACIÓN
ENERO	228	vehículos mayores 130	S/ 20,616.10
		vehículos menores 98	S/ 4,799.70
FEBRERO	217	vehículos mayores 130	S/ 23,945.50
		vehículos menores 87	S/ 4,018.40
MARZO	117	vehículos mayores 61	S/ 10,308.10
		vehículos menores 56	S/ 2,486.00
ABRIL	194	vehículos mayores 112	S/ 19,425.30
		vehículos menores 82	S/ 4,532.00
MAYO	77	vehículos mayores 23	S/ 3,904.60
		vehículos menores 54	S/ 2,794.00
JUNIO	278	vehículos mayores 116	S/ 19,869.60



		vehículos menores	S/ 8,888.00
		162	
		vehículos mayores	S/ 15,656.50
		73	
JULIO	142	vehículos menores	S/ 3,305.70
		69	
		vehículos mayores	S/ 15,197.60
		90	
AGOSTO	186	vehículos menores	S/ 4,364.80
		96	
		vehículos mayores	S/ 11,324.80
		54	
SETIEMBRE	100	vehículos menores	S/ 2,040.80
		46	
		vehículos mayores	S/ 11,740.40
		60	
OCTUBRE	89	vehículos menores	S/ 1,063.30
		29	
		vehículos mayores	S/ 10,928.40
		54	
NOVIEMBRE	132	vehículos menores	S/ 4,846.30
		78	
		vehículos mayores	S/ 8,507.40
		46	
DICIEMBRE	94	vehículos menores	S/ 3,477.30
		48	

FUENTE: Base de datos SISTRANS

INTERPRETACIÓN: En la Tabla 4 se ha desarrollado una recopilación y análisis de los datos según la utilidad para el presente trabajo de investigación, de esta manera tenemos la cantidad total de infracciones impuestas por personal de Inspectores Municipales de Tránsito, así como también que cantidad de ese total corresponde a

infracciones impuestas a vehículos mayores y vehículos menores culminando con la recaudación por cada uno de ellos de forma mensual, de esta manera tenemos que en el periodo 2021 se han impuesto un total de 1854 Actas de Control por infracciones cometidas de las cuales 949 corresponden a vehículos mayores siendo el 51.19% del total y 905 a vehículos menores correspondiéndole un 48.81% del total.

Tabla 5: Costo mensual en salarios de personal de inspectores bajo régimen 728

MESES	SALARIO MENSUAL	OTROS BENEFICIOS	# DE PERSONAL	TOTAL MENSUAL
Enero	S/ 930.00	S/ 0.00	30	S/ 27.900,00
Febrero	S/ 930.00	S/ 645.83 (*)	30	S/ 47.274,90
Marzo	S/ 930.00	S/ 0.00	30	S/ 27.900,00
Abril	S/ 930.00	S/ 645.83 (*)	30	S/ 47.274,90
Mayo	S/ 930.00	S/ 0.00	30	S/ 27.900,00
Junio	S/ 930.00	S/ 645.83 (*)	30	S/ 47.274,90
Julio	S/ 930.00	S/ 0.00	30	S/ 27.900,00
Agosto	S/ 930.00	S/ 645.83 (*)	30	S/ 47.274,90
Setiembre	S/ 930.00	S/ 0.00	30	S/ 27.900,00
Octubre	S/ 930.00	S/ 645.83 (*)	30	S/ 47.274,90
Noviembre	S/ 930.00	S/ 0.00	30	S/ 27.900,00
Diciembre	S/ 930.00	S/ 645.83 (*)	30	S/ 47.274,90

FUENTE: Subgerencia de Personal MPP

(*) Beneficios correspondientes al personal bajo régimen laboral 728 calculado en la siguiente Tabla:

Tabla 6: Cálculo de beneficios Gratificación, Vacaciones Truncas, Compensación por Tiempo de Servicios al culminar el segundo mes de contrato del personal de inspectores.

GRATIFICACIÓN	VACACIONES TRUNCAS	C.T.S.
---------------	--------------------	--------



	s/		s/		s/
Sueldo	930	Sueldo	930	Sueldo	930
Periodo para cálculo	6	Periodo para cálculo	12	1/6 de Gratificación	155
Meses laborados	2	Meses laborados	2	Total (1)	1085
Cálculo		Cálculo		Cálculo	
(sueldo/6)* meses laborados		(sueldo/12)*meses laborados		(total(1)/360)*días laborado	
(930/6)*2		(930/12)*2		(1085/360)*60	
TOTAL	310	TOTAL	155	TOTAL	180,83
TOTAL GRATIFICACIÓN + TOTAL VACACIONES + TOTAL C.T.S. = S/ 645.83					

FUENTE: Subgerencia de Personal MPP

INTERPRETACIÓN: Como podemos observar en la Tabla 6 se ha procedido a calcular de manera detallada los beneficios que la entidad deberá pagar al personal de Inspectores Municipales de Tránsito contratado bajo el régimen laboral 728 al momento de culminar su contrato, todos los cálculos se han desarrollado para un periodo de 02 meses que es el tiempo máximo por el que se contrata a dicho personal, de esta manera la Tabla 5 queda completamente detallada en los montos y su origen.

Tabla 7: Costo mensual en salarios de personal de inspectores régimen laboral 276

MESES	SALARIO MENSUAL	OTROS BENEFICIOS	# DE PERSONAL	TOTAL MENSUAL
-------	--------------------	---------------------	------------------	------------------



Enero	S/ 2,050.00	S/ 400.00	5	S/ 12,250.00
Febrero	S/ 2,050.00	S/ 0.00	5	S/ 10,250.00
Marzo	S/ 2,050.00	S/ 0.00	5	S/ 10,250.00
Abril	S/ 2,050.00	S/ 0.00	5	S/ 10,250.00
Mayo	S/ 2,050.00	S/ 0.00	5	S/ 10,250.00
Junio	S/ 2,050.00	S/ 0.00	5	S/ 10,250.00
Julio	S/ 2,050.00	S/ 300.00	5	S/ 11,750.00
Agosto	S/ 2,050.00	S/ 0.00	5	S/ 10,250.00
Setiembre	S/ 2,050.00	S/ 0.00	5	S/ 10,250.00
Octubre	S/ 2,050.00	S/ 0.00	5	S/ 10,250.00
Noviembre	S/ 2,050.00	S/ 0.00	5	S/ 10,250.00
Diciembre	S/ 2,050.00	S/ 300.00	5	S/ 11,750.00

FUENTE: Subgerencia de Personal MPP.

Tabla 8: Consolidados costos por salarios del personal de inspectores de tránsito

MESES	728	276	TOTAL MENSUAL
Enero	S/ 27,900.00	S/ 12,250.00	S/ 40.150,00
Febrero	S/ 47,274.90	S/ 10,250.00	S/ 57.484,90
Marzo	S/ 27,900.00	S/ 10,250.00	S/ 38.150,00
Abril	S/ 47,274.90	S/ 10,250.00	S/ 57.484,90
Mayo	S/ 27,900.00	S/ 10,250.00	S/ 38.150,00
Junio	S/ 47,274.90	S/ 10,250.00	S/ 57.484,90
Julio	S/ 27,900.00	S/ 11,750.00	S/ 39.650,00
Agosto	S/ 47,274.90	S/ 10,250.00	S/ 57.484,90
Setiembre	S/ 27,900.00	S/ 10,250.00	S/ 38.150,00
Octubre	S/ 47,274.90	S/ 10,250.00	S/ 57.484,90
Noviembre	S/ 27,900.00	S/ 10,250.00	S/ 38.150,00
Diciembre	S/ 47,274.90	S/ 11,750.00	S/ 58.984,90

FUENTE: Tablas 5 y 7

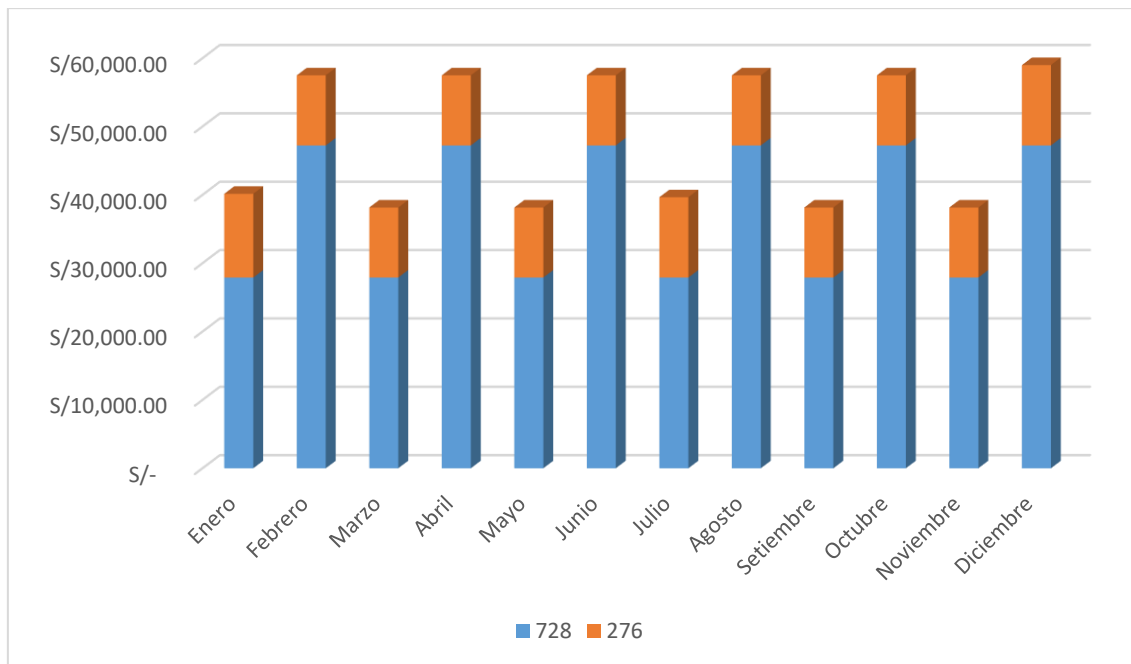


Figura 1: Costos por salarios de personal mensual.

FUENTE: Tabla 8

INTERPRETACIÓN: En referencia a la Tabla 8 y Figura 1, se puede detallar la distribución del costo mensual en salarios del personal, esto nos servirá de base para la comparativa respecto a los ingresos por las labores desempeñadas por el personal de inspectores, en proporción de costo por salarios se tiene que el personal contratado bajo el régimen laboral 728 responde al 77.89 % del total de personal de inspectores, estando de esta manera estructurado los costos por salarios de dicho personal.

4.1.1. Objetivo general

Analizar la incidencia de las labores de los Inspectores Municipales de Tránsito en la recaudación por infracciones impuestas en la ciudad de Puno periodo 2021.

Para desarrollar el presente objetivo se hará un trabajo comparativo respecto al costo por el pago de salarios al personal respecto de su recaudación por infracciones impuestas a vehículos del servicio de transporte urbano e interurbano,

como consecuencia de ello, tendremos un análisis porcentual del impacto que tiene la recaudación frente al costo por salarios.

Tabla 9: Recaudación por infracciones respecto al costo por salarios del personal.

Mes	Recaudación	Salario Total	%
Enero	S/ 25.415,80	S/ 40.150,00	63.30
Febrero	S/ 27.963,90	S/ 57.484,90	48.63
Marzo	S/ 12.794,10	S/ 38.150,00	33.54
Abril	S/ 23.957,30	S/ 57.484,90	41.68
Mayo	S/ 6.698,60	S/ 38.150,00	17.56
Junio	S/ 28.757,60	S/ 57.484,90	50.03
Julio	S/ 18.962,20	S/ 39.650,00	50.34
Agosto	S/ 19.562,40	S/ 57.484,90	34.03
Setiembre	S/ 13.365,60	S/ 38.150,00	35.03
Octubre	S/ 12.803,70	S/ 57.484,90	22.11
Noviembre	S/ 15.774,70	S/ 38.150,00	41.35
Diciembre	S/ 11.984,70	S/ 58.984,90	20.32
TOTAL	S/ 218.040,60	S/ 578.809,40	38.16

FUENTE: Tabla 4 y 8

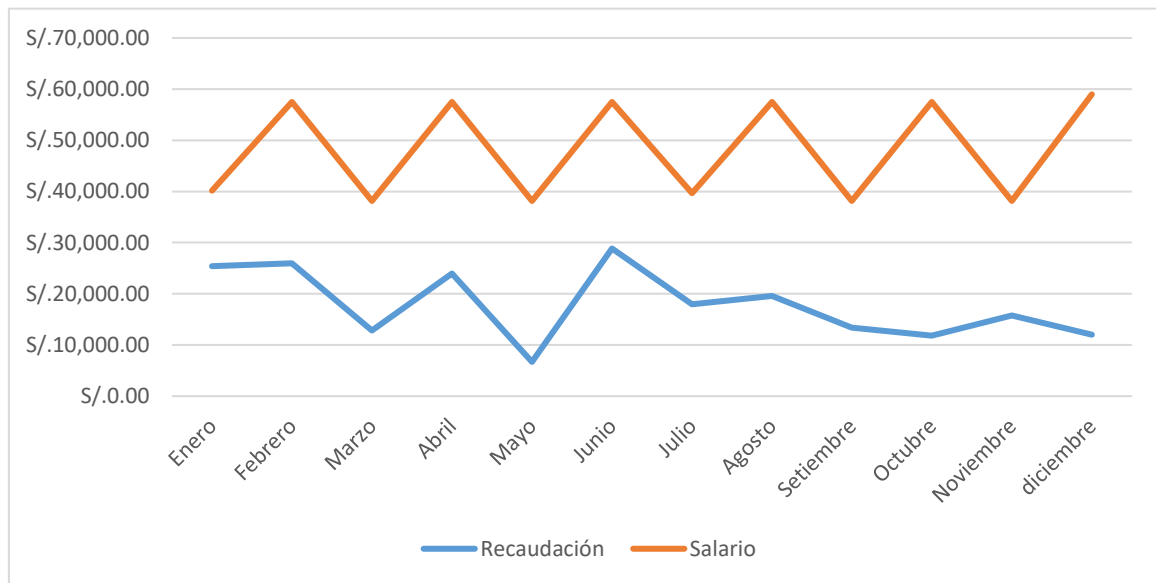


Figura 2: Recaudación por infracciones impuestas respecto al costo por salarios

FUENTE: Tabla 9



INTERPRETACIÓN: En referencia a la Tabla 9 y Figura 2, Exponen de manera clara un desbalance de los costos respecto a los ingresos por salarios del personal durante todo el periodo estudiado teniendo como base que no existe ningún mes en el que la recaudación haya sido superior al costo por la contratación del personal, así tenemos que en el mes de enero la recaudación por infracciones impuestas apenas alcanzó un 63.30 % de los costos por salarios del personal quedando un saldo negativo de 36.70 %; de la misma forma y de manera repetitiva se tiene que en el mes de Febrero existe un saldo negativo de 51.36 %; en el mes de Marzo 66.46 %; en Abril 58.32 %; Mayo 82.44 %; Junio 49.97 %; Julio 49.65 %; Agosto 65.97 %; Setiembre 64.97 % ; Octubre 77.89 %; Noviembre 58.65 %; y finalmente respecto al mes de Diciembre 79.68 %; de esta manera y después de haber detallado de manera específica mes por mes los porcentajes de los saldos negativos obtenidos durante todo el periodo estudiado se procede a exponer que se ha encontrado un saldo negativo de los costos por salarios del personal de inspectores respecto a los ingresos por labores ejercidas promedio de 62.67 % durante el periodo 2021.

4.1.2. Objetivo específico 1

Determinar la influencia que tiene la imposición de infracciones a vehículos mayores en la recaudación por parte de los Inspectores Municipales de Tránsito de la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Puno.

Tabla 10: Incidencia de la Imposición de infracciones a vehículos mayores en la recaudación de los Inspectores Municipales de Tránsito.

Mes	Vehículos Mayores	Recaudación	%
Enero	S/ 20,616.10	S/ 25,415.80	81.12
Febrero	S/ 23,945.50	S/ 27,963.90	85.63
Marzo	S/ 10,308.10	S/ 12,794.10	80.57
Abril	S/ 19,425.30	S/ 23,957.30	81.08
Mayo	S/ 3,904.60	S/ 6,698.60	58.29
Junio	S/ 19,869.60	S/ 28,757.60	69.09
Julio	S/ 14,656.50	S/ 18,962.20	82.57
Agosto	S/ 15,197.60	S/ 19,562.40	77.69
Setiembre	S/ 11,324.80	S/ 13,365.60	84.73
Octubre	S/ 11,740.40	S/ 12,803.70	91.70
Noviembre	S/ 10,928.40	S/ 15,774.70	69.28
Diciembre	S/ 8,507.40	S/ 11,984.70	70.99
TOTAL	S/ 170,424.30	S/ 218,040.60	78.16

FUENTE: Tabla 4

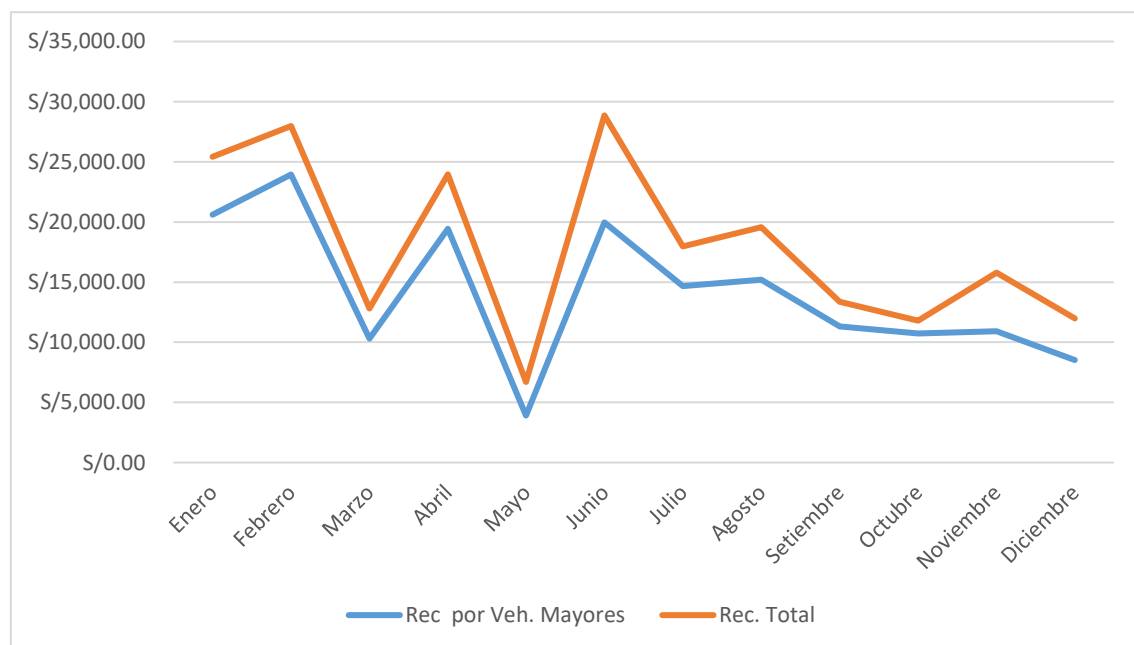


Figura 3: Incidencia de infracciones en vehículos mayores en la recaudación.

FUENTE: Tabla 10

INTERPRETACIÓN: Respecto a la imposición de infracciones a vehículos mayores se tiene que ha sido un total de 949 infracciones impuestas lo que corresponde a un 51.19 % del total de infracciones impuestas, con la Tabla 10 y Figura 3, podemos determinar el grado de incidencia que tiene la recaudación por imposición de infracciones a vehículos mayores en la recaudación, así tenemos: Que en el mes de Enero la recaudación por imposición de infracciones a vehículos mayores consistió en el 81.12 % de la recaudación total; en el mes de Febrero fue del 85.63 %; en el mes de Marzo fue del 80.57 %; en el mes de Abril fue del 81.08 %; en el mes de Mayo del 58.29 %; en el mes de Junio del 69.09 %; en el mes de Julio del 82.57 %; Agosto del 77.69 %; Setiembre del 84.73 %; Octubre del 91.70 %; Noviembre 69.28 % y en el mes de Diciembre 70.99 %. De esta forma se puede observar la gran influencia que tienen la recaudación por infracciones a vehículos mayores en la recaudación por labores de los Inspectores, en un cálculo anual se puede determinar que el promedio del mismo se calcula en 78.70 % de la recaudación total por infracciones.

Tabla 11: Tabla de las infracciones más frecuentes durante el periodo 2021

Infracción	%
No portar documentos al momento de la intervención	30
Conducir con Tarjeta Única de Circulación vencida	21
Estacionar vehículos en zonas no autorizadas	13
Conducir con SOAT vencido	10
Incumplir los límites de aforo	7
Conducir con licencia de conducir que no corresponde a la categoría	6
Incumplimiento de ruta	5
Otros	8
TOTAL	100

FUENTE: Base de datos SISTRANS



INTERPRETACIÓN: Según la Tabla 11 podemos distinguir las infracciones que con mayor frecuencia son impuestas por el personal de Inspectores a conductores de vehículos mayores del servicio de transporte, se puede observar que las dos primeras (no portar con documentos al momento de la intervención y conducir con Tarjeta Única de Circulación vencida) agrupan la gran mayoría de casos dado que juntos corresponden al 51% del total de infracciones impuestas durante todo el periodo estudiado, esto significa que los conductores no tienen el permiso para prestar servicio y no portan documentos dado que en muchos casos no cuentan con los mismos, por ello, conducen sin licencia de conducir, sin revisión técnica, sin tarjeta de propiedad entre otros, esto que pone en grave riesgo a otros usuario de la vía pública, en los demás resultados tenemos que el 13 % corresponde a estacionar vehículos en zonas no autorizadas, conducir con SOAT vencido responde al 10 %, el 7 % es debido a incumplir los límites de aforo, el 6 % corresponde a conducir con una licencia que no corresponde a la categoría y finalmente el 5 % es debido a incumplimiento de ruta, esta tabla de infracciones frecuentes demuestran una gran negligencia e irresponsabilidad por parte de los infractores dado que no es difícil imaginar que son infracciones cometidas deliberadamente.

4.1.3. Objetivo específico 2

Determinar la influencia que tiene la imposición de infracciones a vehículos menores en la recaudación por parte de los Inspectores Municipales de Tránsito de la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Puno.

Tabla 12: Incidencia de la imposición de infracciones a vehículos menores en la recaudación de los Inspectores Municipales de Tránsito.

Mes	Vehículos Menores	Recaudación	%
Enero	S/ 4,799.70	S/ 25,415.80	18.88
Febrero	S/ 4,018.40	S/ 27,963.90	14.37
Marzo	S/ 2,486.00	S/ 12,794.10	19.43
Abril	S/ 4,532.00	S/ 23,957.30	18.92
Mayo	S/ 2,794.00	S/ 6,698.60	41.71
Junio	S/ 8,888.00	S/ 28,757.60	30.91
Julio	S/ 3,305.70	S/ 18,962.20	17.43
Agosto	S/ 4,364.80	S/ 19,562.40	22.31
Setiembre	S/ 2,040.80	S/ 13,365.60	15.27
Octubre	S/ 1,063.30	S/ 12,803.70	8.30
Noviembre	S/ 4,846.30	S/ 15,774.70	30.72
Diciembre	S/ 3,477.30	S/ 11,984.70	29.01
TOTAL	S/ 46,616.30	S/ 218,040.60	21.38

FUENTE: Tabla 4

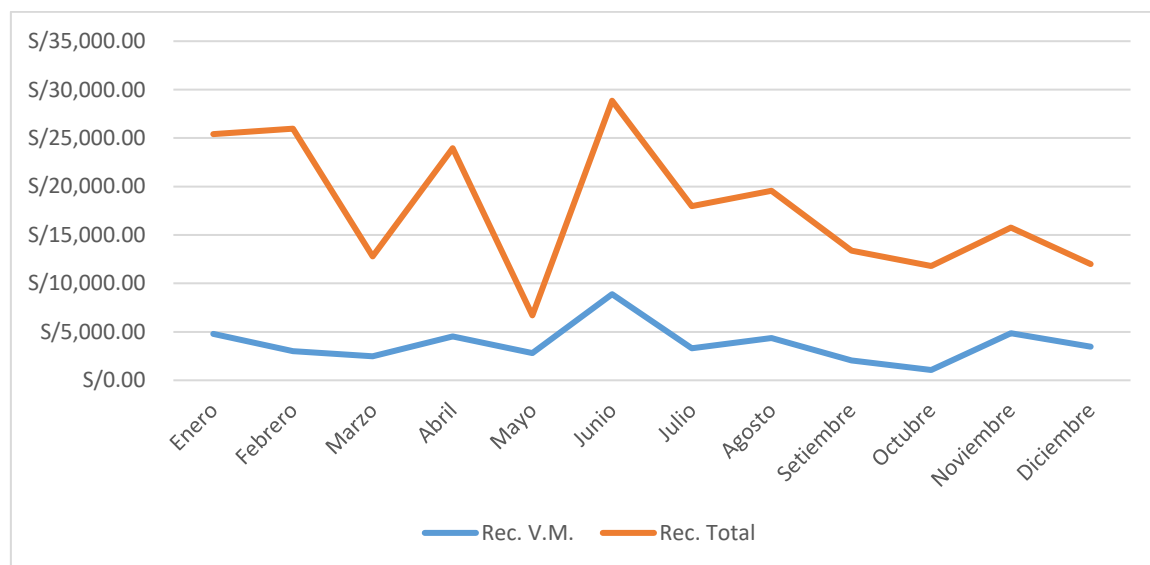


Figura 4: Incidencia de infracciones en vehículos menores en la recaudación.

FUENTE: Tabla 12

INTERPRETACIÓN: Respecto a la imposición de infracciones a vehículos menores se tiene que en el periodo 2021 se ha impuesto un total de 909

infracciones correspondientes a un 48.81 % del total de infracciones impuestas, con ello tenemos que la Tabla 12 y Figura 4 expone y grafica el grado de incidencia que tiene la recaudación por imposición de infracciones a vehículos mayores en la recaudación producto de las labores ejercidas por los Inspectores Municipales de Tránsito, así tenemos: Que en el mes de Enero la recaudación por imposición de infracciones a vehículos menores consistió en el 18.88 % de la recaudación total; en el mes de Febrero fue del 14.37 %; en el mes de Marzo fue del 19.43 %; en el mes de Abril fue del 18.92 %; en el mes de Mayo del 41.71 %; en el mes de Junio del 30.91 %; en el mes de Julio del 17.43 %; Agosto del 22.31 %; Setiembre del 15.27 %; Octubre del 8.30 %; Noviembre 30.72 % y en el mes de Diciembre 29.01 %. De esta forma se puede observar la poca influencia que tienen la recaudación por infracciones a vehículos menores en la recaudación por labores de los Inspectores Municipales de Tránsito, en un cálculo anual se puede determinar el promedio del mismo en 21.38 % de la recaudación total por infracciones.

Tabla 13: Tabla de las infracciones más frecuentes durante el periodo 2021

Infracción	%
Dar vuelta en “U”	38
Conducir con licencia de conducir que no corresponde a la categoría	22
No contar con Tarjeta Única de Circulación	12
Incumplir los límites de aforo	9
No portar documentos al momento de la intervención	7
Conducir con SOAT vencido	5
Estacionar vehículos en zonas no autorizadas	3
Otros	4
TOTAL	100

FUENTE: Base de datos SISTRANS



INTERPRETACIÓN: Según la Tabla 13 podemos distinguir las infracciones que son cometidas con mayor frecuencia por parte de los conductores de vehículos menores del servicio de transporte, son por dar vuelta en “U” y conducir la unidad vehicular con una licencia que no corresponde a la categoría con un 60% del total de infracciones cometidas durante el periodo 2021, es importante resaltar el elevado riesgo que conlleva dichas infracciones, dar vuelta en “U” expone a los vehículos y sus ocupantes a accidentes sobre todo en vías de alto tráfico vehicular, y similar a ello o en un punto aún más grave es conducir un vehículo cuya categoría no corresponde a la licencia de conducir dado que demuestra que no tiene las capacidades para poder manejar la unidad de manera adecuada exponiendo no solo a los ocupantes de su unidad vehicular sino también a terceros, en las demás infracciones se tiene que no portar con Tarjeta Única de Circulación obtiene un 12 %, incumplir los límites de aforo tiene un resultado del 9 %, no portar con documentos al momento de la intervención tiene un índice de 7 %, conducir con SOAT vencido 5 % y estacionar vehículos en zonas no autorizadas obtiene un 3 %, con estos resultados se deduce que son debidos en gran medida por negligencia o incluso por la deliberada decisión de los conductores dado que no son infracciones que requieran de un conocimiento avanzado sobre el reglamento de tránsito, muchos de ellos resultan del simple criterio común.



4.1.4. Objetivo específico 3

Proponer medidas para el incremento del nivel de la recaudación por las infracciones vehiculares por parte de los Inspectores Municipales de Tránsito de la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Puno.

4.1.5. Propuesta de medidas para el incremento del nivel de recaudación.

En el presente punto se procederá a exponer las medidas que se consideran pertinentes para poder aumentar el nivel de recaudación de los Inspectores Municipales de Tránsito.

Según los análisis expuestos en los puntos anteriormente desarrollados podemos mencionar que existe un marcado desbalance entre los costos por salarios del personal de Inspectores Municipales de Tránsito respecto de la recaudación que los mismos hacen como consecuencia del desempeño de sus labores en la institución, se han desarrollado análisis de datos detallados del nivel de recaudación y su distribución por recaudación en vehículos mayores y menores y como consecuencia del mismo se procede a detallar medidas que permitan mejorar el desempeño del personal materia de la presente investigación.

MEDIDA N° 1: CONTRATACION DE PERSONAL POR TIEMPOS MÁS PROLONGADOS: Actualmente el personal no permanente de la institución es contratado de manera temporal por periodos no superiores a 02 meses, esta realidad genera una movilidad de personal que no es el adecuado para una labor que requiere de experiencia y saber manejar muchos momentos que podrían calificarse como "difíciles" dado que no se puede perder de perspectiva que existe un trato directo con conductores del servicio de transporte los cuales a menudo no reaccionan de manera calmada al imponerles multas por las infracciones cometidas, contar con



personal nuevo de manera constante trae además muchos errores al momento de imponer Actas De Control lo que acarrea su anulación y otros costos para la entidad, todo ello sumado al temor que tiene el personal nuevo en realizar las intervenciones a unidades vehiculares; hasta que obtengan los conocimientos y la confianza necesarias para desempeñar dichas funciones resultan altamente perjudiciales para los intereses de la entidad, además de ello dicho personal requiere de constantes capacitaciones dado que en el peor de los casos podría terminar denunciado por abuso de autoridad.

MEDIDA N° 2: RENOVACION DE CONTRATOS POR NIVEL DE RECAUDACION. Los trabajos que sean de recaudación directa de recursos se debe ser riguroso al momento de contratar y renovar contratos al personal dado que esto debería estar de acuerdo a la recaudación de cada uno de ellos, en la actualidad el personal es enviado de las oficinas de la Subgerencia de personal y/o Abastecimiento los cuales no conocen las aptitudes básicas que se debería buscar en una persona que desempeñe las funciones de Inspector Municipal de Tránsito, todo lo antes expuesto se realiza a pesar que la Subgerencia de Inspecciones de Tránsito por medio del Subgerente hacia extensivo el pedido de contratar personal según los criterios que disponga la dependencia que es la directa responsable de trabajar con dicho personal para que así se pudiera mejorar los niveles de eficiencia en el desempeño de funciones.

A continuación, se propone una renovación de contratos de personal según lo siguiente:



Tabla 14: Propuesta para renovación de contratos personal de Inspectores

Recaudación	Renovación
Mayor a ½ UIT	1 mes adicional
Mayor a 1 UIT y menor de 2 UIT	2 meses adicionales
Mayor de 2 UIT y menor de 4 UIT	4 meses adicionales
Mayor a 4 UIT	6 meses adicionales

FUENTE: Elaboración propia en base a la Medida N° 2

MEDIDA N° 3: CONTROL CIUDADANO: En la práctica se ha demostrado empíricamente que existen quejas de la ciudadanía por el escaso control que ellos ven en las calles por parte de los inspectores, en ese sentido podríamos hacer coincidir los beneficios tanto para la entidad como también para la ciudadanía en su petición de mayor control sobre las empresas, de esta manera se propone una campaña para que la ciudadanía haga parte de la fiscalización mediante el envío de evidencias a la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial, con medios probatorios suficientes en los que se puedan identificar al vehículo mediante su número de placa y la evidencia de la comisión de una infracción para poder imponer las sanciones correspondientes dado que son medios suficientes para poder levantar las Actas de Control por parte de los Inspectores o mínimamente solicitar descargos a la empresa por la infracción que se pretende adjudicar.

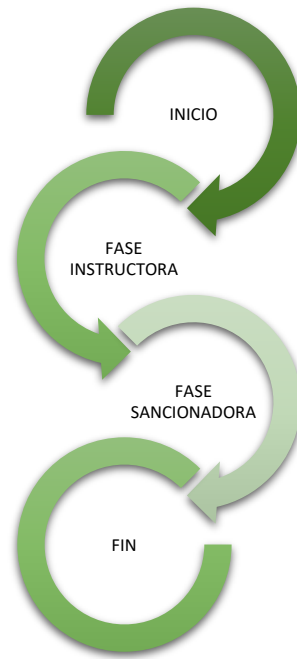


Figura 5: Propuesta para el proceso sancionador por denuncia ciudadana

FUENTE: Elaboración propia en base a la Medida N° 3

- **INICIO:** En esta fase se produce la denuncia por parte de un ciudadano en la cual hace entrega de los medios probatorios sean estos visuales, auditivos o audiovisuales en los que se identifique la infracción cometida, así como también al vehículo presuntamente infractor por medio de su placa de rodaje.
- **FASE INSTRUCTORA:** Los medios probatorios antes citados deben pasar a la oficina de Autoridad Fase Instructora (AFI) para que puedan realizar el análisis correspondiente y solicitar los descargos que consideren pertinentes a la empresa de transportes o al conductor imputado, una vez terminado ello se deberá emitir un informe en el cual detallen si es necesario o no la imposición de una infracción. En caso de infracción flagrante debe solicitar de oficio el levantamiento de actas de control por las infracciones cometidas.



- FASE SANCIONADORA: En esta fase se recibe el informe de fase instructora para realizar un análisis del mismo, de estar conforme se emite la resolución por la cual se impone las sanciones correspondientes y en caso que no, podrá solicitar aclaraciones al informe a Fase Instructora o podrá solicitar otros descargos a la empresa o conductor imputados según considere necesario.
- FIN: el proceso finalizaría con la notificación al conductor o empresa imputada de la resolución emitida con las copias respectivas de las Actas de Control impuestas por las infracciones cometidas.

MEDIDA 4: REALIZACIÓN DE PROCESOS DE SELECCIÓN PARA PERSONAL A CONTRATAR: En todo trabajo siempre se realiza una selección de personal para poder evaluar sus capacidades y aptitudes para desempeñar una determinada función, en la experiencia obtenida se determinó que no existe ninguna selección previa al personal por parte del área encargada de trabajar con ellos para poder evaluar sus capacidades y aptitudes necesarias para el cargo, esto trae como consecuencia que salvo algún personal que regrese a trabajar después de tiempo, se tiene de manera constante personal nuevo sin experiencia ni conocimientos, una evaluación previa permitiría maximizar la eficiencia en las labores que desarrolla el personal y así maximizar los resultados obtenidos.

Con lo antes expuesto, a continuación, se procede a sugerir los requisitos mínimos con los que debería contar una persona que desee ejercer las funciones de Inspector Municipal de Tránsito.

Tabla 15: Propuesta de requisitos para personal de Inspectores Municipales de Tránsito



	1. Conocimiento sobre el procedimiento de intervención.
	2. Conocimiento sobre códigos de infracción a vehículos mayores.
CONOCIMIENTO	3. Conocimiento sobre códigos de infracción a vehículos menores.
	4. Conocimiento sobre que tipos de infracciones ameritan internamiento vehicular
EXPERIENCIA	1. Experiencia mínima de 03 meses en el cargo
	1. Tener características físicas que impongan respeto
APTITUTES	2. Tener un carácter fuerte
	3. No tener antecedentes

FUENTE: Elaboración propia en base a la Medida N° 4

MEDIDA 5: ACTUALIZACIÓN DEL MANUAL DE PROCESOS (MAPRO) RESPECTO DE LAS INFRACCIONES IMPUESTAS POR

PERSONAL DE INSPECTORES DE TRANSPORTE: Resulta preocupante que el Manual de Procesos, date de épocas en las que la Gerencia de Transportes aún se encontraba adscrita a la Gerencia de Desarrollo Urbano en calidad de “Subgerencia”, es necesaria la actualización de este documento en el que contemple la totalidad de procesos que se llevan a cabo producto de la imposición de infracciones por parte de los inspectores dado que como se expuso anteriormente, sólo contempla el proceso de “Liberación Vehicular” y con desfases evidentes respecto a la actualidad, esto permitiría mejorar el proceso de recaudación por parte de los inspectores en el cumplimiento de sus labores dado que dotaría de una mayor seriedad y orden a dichos procesos que actualmente se desarrollan sólo de manera empírica.

Tabla 16: Propuesta para actualización del MAPRO respecto a procesos de recaudación por parte del Personal de Inspectores de Transporte.



**LIBERACIÓN
VEHICULAR**

REQUISITOS:

1. Solicitud por parte del interesado.
2. Copia del acta y/o papeleta.
3. Copia del recibo de pago.
4. Copia de la Boleta de Internamiento vehicular.
5. Copia de la Tarjeta de Propiedad.
6. Copia del SOAT Vigente.
7. Consulta SUNARP sobre propietario
8. Copia de Inspección Técnica de requerirse.

DEPENDENCIA
ENCARGADA:

Gerencia

Subgerencia de
Inspecciones de
Tránsito

PROCESO:

1. Presentación de documentos en Mesa de Partes.
2. Envío de expediente a Subgerencia de Inspecciones
3. En caso de cumplir los requisitos se da el visto bueno y se procede a la firma del Subgerente de Inspecciones para la liberación.
4. Derivación de expediente a Gerencia para un pasar un último filtro y se proceda a la firma del Gerente autorizando la liberación vehicular.
5. Devolución del expediente debidamente firmado para su presentación en el Depósito Municipal y efectuar la liberación respectiva.

**DEVOLUCIÓN
DE
DOCUMENTOS**

REQUISITOS:

EN CASO DE AMERITAR

INTERNAMIENTO

1. Boleta de Internamiento Vehicular.

EN CASO DE INFRACCIÓN

ESPECÍFICA

1. Solicitud del propietario.
2. Copia del DNI.
3. Copia del Acta de Control.
4. Copia del Recibo de Pago.

DEPENDENCIA
ENCARGADA:

Subgerencia de
Inspecciones de
Tránsito



PROCESO:

1. Presentación de documentos en la Subgerencia de Inspecciones.
2. Revisión del expediente (en caso de no estar conforme, se devolverá con las observaciones a subsanar).
3. Otorgamiento del visto bueno.
4. Elaboración del Acta de Devolución de Documentos.
5. Entrega de documentos al propietario y firmas de conformidad de las partes.

DEVOLUCIÓN DE CASQUETES	REQUISITOS: 1. Solicitud del propietario. 2. Tarjeta Única de Circulación. 3. Copia del DNI del propietario. 3. Consulta SUNARP sobre propietario. 4. Copia del Acta de Control. 5. Copia del Recibo de Pago.	DEPENDENCIA ENCARGADA: Subgerencia de Inspecciones de Tránsito
--	--	--

PROCESO:

1. Presentación de documentos en la Subgerencia de Inspecciones.
2. Revisión del expediente (en caso de no estar conforme, se devolverá con las observaciones a subsanar).
3. Otorgamiento del visto bueno.
4. Elaboración del Acta de Devolución de Casquete.
5. Entrega de casquete al propietario y firmas de conformidad de las partes.

PAGO DE INFR. COMÚN	REQUISITOS: 1. Acta de Control.	Caja
--------------------------------	---	------

1. Apersonarse a la unidad de caja y realizar el pago con su Acta de Control

FUENTE: Elaboración propia en base a la Medida N° 5

4.1.6. Contrastación de hipótesis.

Respecto a la evaluación de las hipótesis en base a los datos obtenidos tenemos lo siguiente:



Hipótesis general

Respecto a la hipótesis general planteada se buscó demostrar que los Inspectores Municipales de Tránsito tienen una incidencia negativa en la recaudación durante el periodo 2021, de la recopilación, análisis e interpretación de los datos se determinó que la recaudación de los Inspectores Municipales de Tránsito ha sido un 38.16 % de los costos por salarios.

Según la escala de medición planteada en los cuadros de variables, los resultados obtenidos se ubican en el rango NEGATIVO dado que la recaudación ha sido inferior a los costos por salarios del personal.

Hipótesis específica N° 1

Respecto a la primera hipótesis específica planteada buscó demostrar qué influencia tuvo la imposición de infracciones a vehículos mayores en la recaudación, del análisis realizado podemos exponer que esta fue alta dado que de la recopilación, análisis e interpretación de los datos se demostró que en promedio se obtuvo un 78.16 % de la recaudación total.

De la escala de medición realizada los resultados que se obtuvieron se ubican en el rango de INFLUENCIA ALTA la cual está comprendida entre el 70-100% de la recaudación total por las infracciones impuestas.

Hipótesis específica N° 2

Respecto a la segunda hipótesis específica planteada buscó demostrar la influencia que tuvo la imposición de infracciones a vehículos menores en la recaudación, del análisis realizado se afirma que fue baja, de la recopilación, análisis e interpretación de los datos se demostró que es válida dado que en promedio se obtuvo que corresponde al 21.38 % de la recaudación total.



De la escala de medición realizada los resultados que se obtuvieron se ubican en el rango de INFLUENCIA BAJA la cual está comprendida entre el 0-40% de la recaudación total por las infracciones impuestas.

4.2. DISCUSIÓN

De los datos obtenidos, se demuestra que la hipótesis general resulta válida dado que las labores de los inspectores inciden negativamente en la recaudación, esto se debe a que apenas corresponde al 38.16 % de los costos por salarios, estos datos coinciden con la conclusión de Tenorio y Villanueva (2018) los que afirman que la gestión financiera de la Municipalidad de Rioja no funciona de la manera correcta, esto dado que la entidad no es solvente en las actividades que desempeña debido a que la recaudación está por debajo de los montos establecidos.

A continuación, Vega y Elías (2020) en su investigación señalan que los municipios ubicados en Lima Norte exponen problemas en su gestión y sostenibilidad financiera lo cual obliga a recurrir a amnistías que afectarán los ingresos futuros, esta conclusión concuerda con los resultados obtenidos en el presente trabajo dado que se evidencia un desbalance que arroja saldos negativos constantes durante todo el periodo estudiado.

De la misma manera Franco (2012) nos dice en sus conclusiones que la suficiencia recaudatoria de una entidad resulta indispensable para los presupuestos del estado, en la Subgerencia de Inspecciones de Tránsito la función principal es fiscalizar al servicio de transporte de la provincia de Puno mediante las labores ejercidas por los Inspectores Municipales de Tránsito, respecto a ello la presente investigación ha demostrado que no existe suficiencia recaudatoria de esta dependencia.

Por otra parte, Coronel (2015) concluye en su trabajo de investigación que es responsabilidad del agente civil de tránsito puesto que un llenado erróneo perjudica los



intereses del país y la sociedad, en ese sentido concuerda con el desarrollo de la presente investigación, es necesario contar con personal idóneo y con experiencia para un mejor desempeño y logro de objetivos institucionales.

En ese mismo sentido, Rupay (2018) en su investigación concluye que el proceso de fiscalización a empresas de transporte cuenta con un riesgo implícito de sufrir por parte de los inspectores agresiones físicas y verbales, se concuerda plenamente con dicha afirmación, es por ello que en la presente investigación se propone la contratación de personal que cuente con aptitudes que permitan desempeñar de la mejor manera las funciones encomendadas.

Cabezas (2021) por su parte en su trabajo de investigación expone que las infracciones más frecuentes impuestas por IMTs son por prestar servicio sin portar o contar con SOAT, Licencia u otros tuvo un 27% de impacto, respecto a ello los datos coinciden con la presente investigación, a nivel de infracciones impuestas a vehículos mayores se tiene que el 30% es debido a no contar con documentos al momento de la intervención. Prestar servicio de transporte especial sin estar inscrito en una persona jurídica autorizada consiguió un 20%, respecto a ello también coincide con los resultados obtenidos en la presente investigación dado que en vehículos mayores se obtuvo un 21 % de infracciones por no contar con Tarjeta Única de Circulación. Respecto a vehículos menores siguen estando dentro de las infracciones más comunes, pero no en la misma proporción, así tenemos que los resultados obtenidos exponen que el 12% corresponden a prestar servicio sin Tarjeta Única de Circulación y un 7% a no portar documentos al momento de la intervención.

Panta (2018) en su trabajo de investigación expone que las infracciones más comunes durante el año 2015 son por no portar el SOAT con 77 seguido por el transportar personas por encima de la capacidad de asientos del vehículo con 15. Respecto a ello se tiene que existen similitudes tales como que en vehículos mayores las infracciones por contar con SOAT vencido corresponden a un 10% mientras que en vehículos menores son del 5%



estando ambas en el rango de infracciones comunes, también está la infracción por incumplir límites de aforo con un 7% en vehículos mayores y 9% en vehículos menores

Blanco et al. (2018) en su trabajo de investigación expone que el tipo de vehículos con infracciones más frecuentes en los periodos 2015-2018 son las motocicletas por el fenómeno del mototaxismo que ha proliferado en la zona y que ha hecho que estos vehículos sean infraccionados constantemente alcanzando un 77.11% del total. Respecto a ello la presente investigación no guarda relación con dichos datos, como se ha expuesto anteriormente, las infracciones impuestas a conductores de unidades vehiculares menores corresponden a un 48.81 % del total siendo de esta manera minoría.

De la misma manera, Blanco et al. (2018) también en su trabajo de investigación antes citado en los periodos 2015-2018 expone que las infracciones impuestas a vehículos mayores como automóviles y camionetas apenas cuenta con el 18.42%. del total. Respecto a ello la presente investigación también difiere en los datos dado que como se ha expuesto en puntos anteriores la imposición de infracciones a vehículos mayores alcanza un 51.19% del total siendo así mayoría.



V. CONCLUSIONES

PRIMERA: Se determina que la imposición de infracciones a vehículos mayores tiene una elevada incidencia en la recaudación producto de la imposición de infracciones a conductores del servicio de transporte urbano e interurbano de la provincia de Puno.

SEGUNDA: Se expone que por lo contrario la imposición de infracciones a vehículos menores tienen una reducida influencia en la recaudación por parte de los Inspectores Municipales de Tránsito.

TERCERA: Se exponen los resultados por las deficiencias en la gestión del personal de Inspectores de Tránsito lo cual repercute negativamente en la recaudación por parte de estos, se han planteado propuestas respecto a este punto y a otras acciones que podría llevar a cabo la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial para optimizar los resultados obtenidos por las labores de los Inspectores mejorando así el desempeño en las labores de dicho personal.



VI. RECOMENDACIONES

PRIMERA: Se recomienda una mejor coordinación con la Policía Nacional de Tránsito para una mejor distribución del personal y también para que pueda apoyar de manera constante a las fiscalizaciones realizadas y así puedan tener un mayor impacto.

SEGUNDA: Dada la proliferación de vehículos menores en el servicio de transporte es recomendable la intensificación de operativos y un control más riguroso sobre estas unidades vehiculares con la búsqueda de apoyo por parte de la Policía Nacional de Tránsito y de la ciudadanía.

TERCERA: Se recomienda la contratación de personal calificado para el cargo de Inspectores Municipales de Tránsito, debe ser personal dotado de conocimiento y experiencia en el cargo y que esto pueda ser evaluado por la Subgerencia de Inspecciones de Tránsito o en última instancia la Gerencia de Transportes que son las entidades que van a trabajar de manera directa con dicho personal, sería recomendable que la entidad establezca nuevos métodos de control como el propuesto en el presente trabajo de investigación para mejorar la obtención de resultados.



VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alcázar, P. (n.d.). *Facultades de los Inspectores Municipales de Tránsito*. Retrieved August 26, 2022, from [http://prototipo.regioncallao.gob.pe/contenidos/contenidosGRC/DATATRANSPORT E/filesContenido/file10000103.pdf](http://prototipo.regioncallao.gob.pe/contenidos/contenidosGRC/DATATRANSPORT/E/filesContenido/file10000103.pdf)
- Anzola, S. (2002). *Administración de Pequeñas Empresas* (Segunda Edición). McGraw.
- Arias, F. (2012). *El Proyecto de Investigación, Introducción a la metodología científica* (Vol. 6).
- Balboa, L., & Roca, M. (2015). *Sistema de Control de infracciones y sanciones para vehículos menores "Mototaxis."* Universidad Ricardo Palma.
- Bembibre, C. (2011). *Definición de Recaudación Fiscal*. Definición ABC. <https://www.definicionabc.com/economia/recaudacion-fiscal.php#:~:text=La recaudación fiscal es usualmente, de la zona habitacional%2C etc.>
- Blanco, E., Iglesias, N., & Quiroz, L. (2018). *Impacto de las sanciones en el comportamiento de las infracciones de tránsito en la ciudad de Montería periodo 2015-2018*. Universidad Cooperativa de Colombia.
- Cabezas, Y. (2021). *Control de las infracciones y formalización de los vehículos motorizados en Ate 2017-2018*. Universidad Nacional Federico Villareal.
- Chiavenato, I. (2014). *Teoría General de la Administración* (8va edición).
- Ley de Bases de la Carrera Administrativa, Pub. L. No. Decreto Legislativo N° 276, 1.
- Ley de Fomento del Empleo, Pub. L. No. Decreto Legislativo N° 728, 1.
- Ley Orgánica de Municipalidades, Pub. L. No. Ley N° 27972, Editoría Perú 1 (2003).
- Régimen Especial de Contratación Administrativa de Servicios, Pub. L. No. Decreto Legislativo N° 1057, El Peruano 1 (2008).



Ley que regula la contratación de personal altamente calificado en el sector público, Pub. L.

No. Ley N° 29806, El Peruano (2011).

Ley de Servicio Civil, Pub. L. No. Ley N° 30057, El Peruano 1 (2013).

Coronel, D. (2015). *Incidentes ocasionados por negligencia del agente civil de tránsito al emitir una citación por infracciones de tránsito cometidas en el Ecuador*. Universidad Nacional de Loja.

Cutipa, J. (2015). *Análisis económico y financiero de la Municipalidad Distrital de Mariano Valcárcel periodos 2013-2014*. Universidad Nacional del Altiplano.

del Carpio, F. (2015). *Capacidad del Estado peruano en perspectiva comparada para prevenir y sancionar los problemas de seguridad vial vinculados a la alcoholemia*.

Dextre, O., & Malca, J. (2019). *Sanción administrativa de la propiedad vehicular efectuada por los Inspectores Municipales de Transporte (IMT) y la Policía Nacional del Perú (PNP) en la acción de control*. Universidad César Vallejo.

Franco, E. (2012). *La ejecución de las actas de juzgamiento en las infracciones de tránsito y el ejercicio del principio constitucional de la suficiencia recaudatoria en la agencia de tránsito de Tungurahua en el periodo Enero 2010-Diciembre 2011*. Universidad Técnica de Ambato.

Ludeña, J. (2021). *Fiscalización*. Econopedia.

<https://economipedia.com/definiciones/fiscalizacion.html>

Nuevo Reglamento de Aplicación de Sanciones Administrativas (RASA).

Municipalidad Provincial de Puno, (2012). *Manual de procedimientos*.

Merlino, A. (2010). *Porqué algunas personas cometen infracciones de tránsito*. Córdoba

Municipalidad Provincial de Puno. (n.d.). *Manual de Organización y Funciones*. Retrieved August 26, 2022, from <https://munipuno.gob.pe/archivos/MOF.pdf>



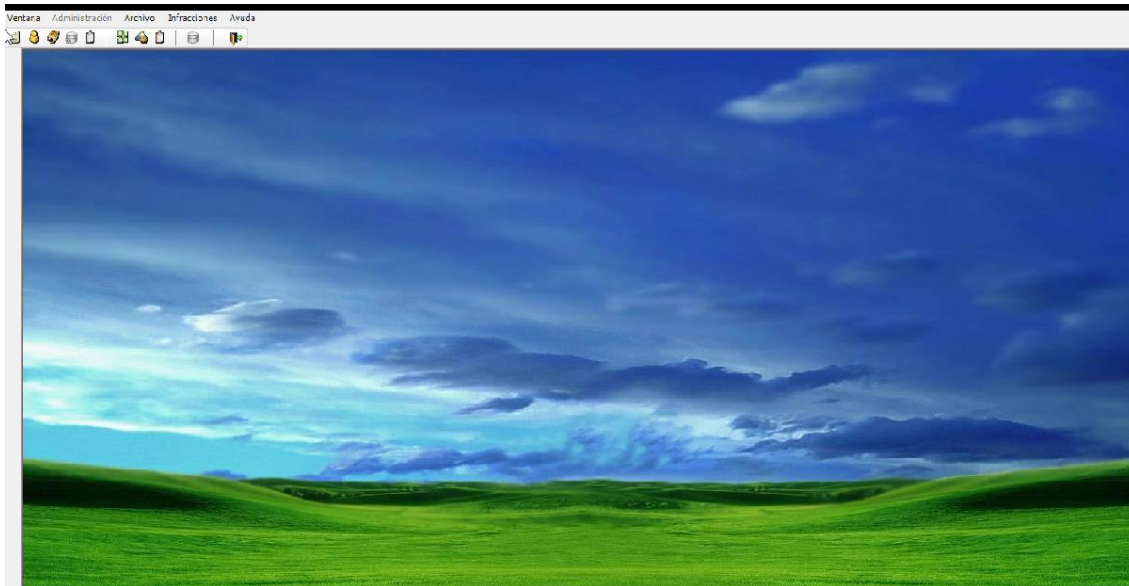
- Municipalidad Provincial de Puno. (2012). *Rol de Organización y Funciones*. 1–73.
<http://www.munipuno.gob.pe/archivos/ROF.pdf>
- n.d. (2004). Mala Gestión y Corrupción: Consecuencias de la Falta de Transparencia. *Libertad Desarrollo*, 1–3.
- Olivos, C., & Quiñones, V. (2016). Análisis de la eficiencia del gasto público de la Municipalidad Provincial de Chiclayo y su impacto socio económico. *Ciencia y Tecnología*, 12, 157–165.
- Orellana, P. (2020). *Sostenibilidad*. Econopedia.
<https://economipedia.com/definiciones/sostenibilidad.html>
- Panta, L. (2018). *Incorporación de infracciones y sanciones al reglamento Distrital de transporte y tránsito terrestre para mejorar el servicio de transporte público especial de pasajeros en el distrito de Lambayeque*. Universidad Señor de Sipán.
- Pedrosa, S. (2017). Recaudo. *Economipedia.Com*.
- Pérez, J., & Merino, M. (2013). *Definición Recaudación*.
<https://Definicion.de/Recaudacion/>.
- Pérez, J., & Merino, M. (2018). *Definición de Infracción*. Definición.De.
<https://definicion.de/infraccion/>
- Ramos, G. (2013). *Definición de Infracción*. Enciclopedia Asigna.
<https://enciclopedia.net/infraccion/>
- Roldán, P. (2017). *Multa*. Economipedia.
<https://economipedia.com/definiciones/multa.html>
- Rupay, M. (2018). *Luchando contra la informalidad en el transporte terrestre de personas: el caso de coordinación de la sede desconcentrada Junín de la Superintendencia de Transporte Terrestre, Carga y Mercancías*.
- Sánchez, A. (2021, February 1). *Qué es la gestión administrativa*. Deusto Formación.



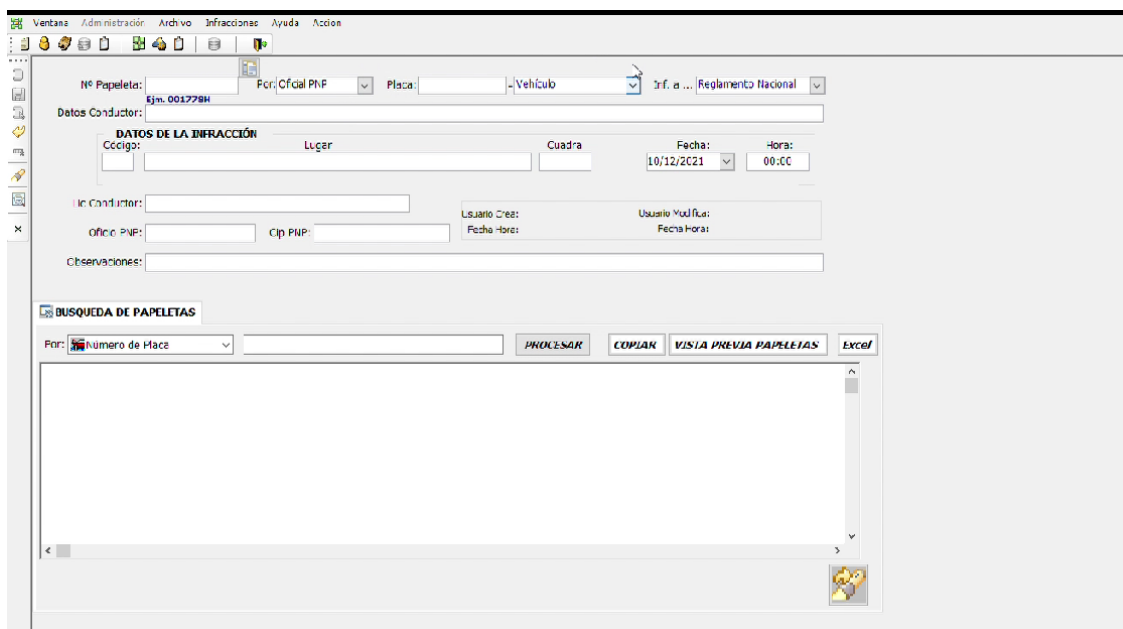
- Secretaría Ejecutiva del CIAT. (n.d.). Modelo de sistema de Recaudación de tributos. *Revista* 7, 1–43. Retrieved August 26, 2022, from https://www.ciat.org/Biblioteca/Revista/Revista_7/modelo_de_sistema_recaudacion_ciat.pdf
- Sevilla, A. (2015). *Rentabilidad*. Econopedia. <https://economipedia.com/definiciones/rentabilidad.html>
- SUTRAN. (2020). *Directiva que regula la aplicación y levantamiento de las medidas preventivas de internamiento de vehículos y retención de licencias de conducir*. <https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2020/08/DIRECTIVA-QUE-REGULA-LA-APLICACION-Y-LEVANTAMIENTO-DE-LAS-MEDIDAS-PREVENTIVAS-DE-INTERNAMIENTO-DE-VEHICULOS-Y-RETENCION-DE-LICENCIAS-1-1.pdf>
- Tenorio, D., & Villanueva, J. (2018). *Gestión estratégica financiera para mejorar la liquidez de la Municipalidad Provincial de Rioja, periodo 2015 –2016*. Universidad Nacional de San Martín.
- Trujillo, E. (2020). *INFRACCIÓN*. Enciclopedia.Com. <https://economipedia.com/definiciones/infraccion.html>
- Tuppia, J. (2018). *Infracciones de tránsito y responsabilidad administrativa de los conductores infractores en Huancayo 2017*.
- Ucha, F. (2011). *Definición de Infracción*. Definición ABC. <https://www.definicionabc.com/derecho/infraccion.php>
- Vega, E., & Elías, L. (2020). Municipalidad y lucha contra la corrupción el caso de Lima Norte. *Instituto de Ética y Desarrollo*, 1, 1–106.

ANEXOS

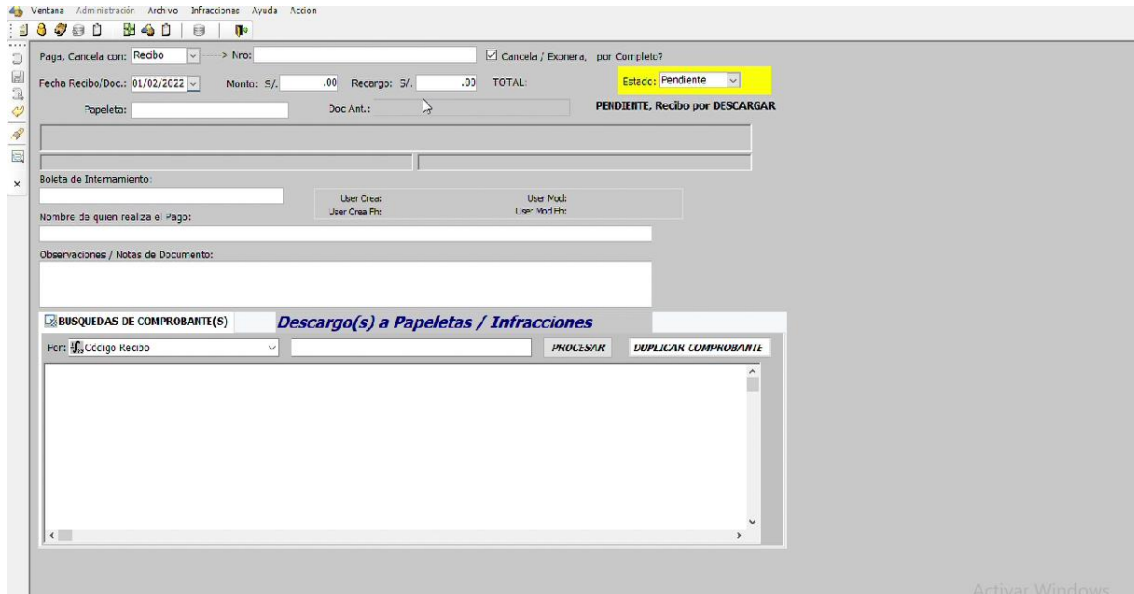
ANEXO 1: Ventana de Inicio SISTRANS



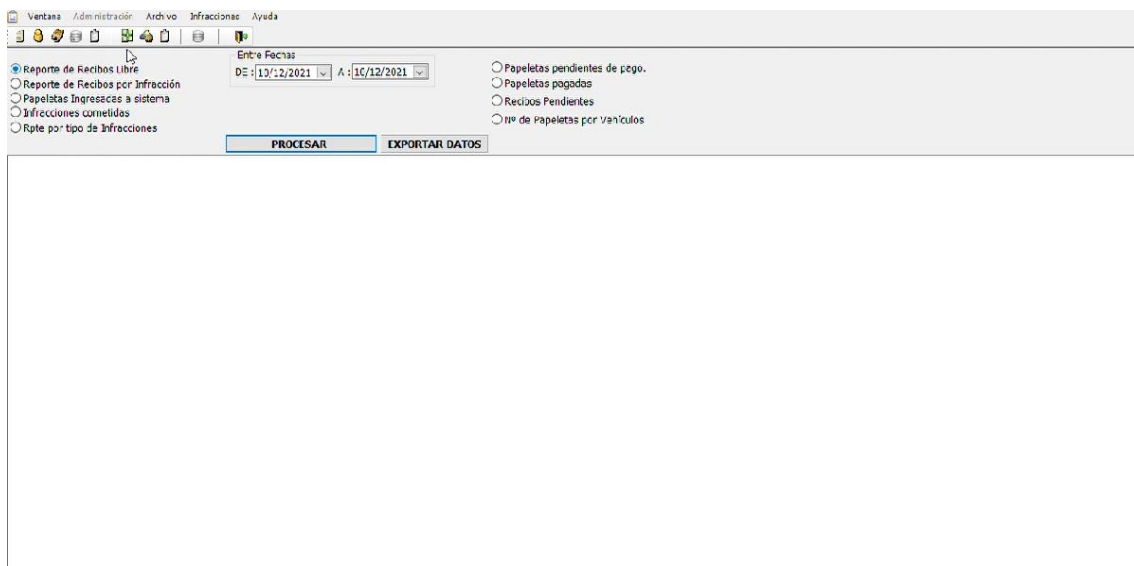
ANEXO 2: Función de búsqueda de infracciones impuestas.



ANEXO 3: Función de búsqueda para las infracciones pagadas.



ANEXO 4: Ventana para obtener datos consolidados según características y rango de fechas.



ANEXO 5: Matriz de consistencia

PROBLEMA	OBJETIVO	HIPÓTESIS	VARIABLES	METODOLOGIA
PROBLEMA GENERAL ¿Cómo incide las labores de los Inspectores Municipales de Tránsito en la recaudación por las infracciones impuestas en la ciudad de Puno durante el periodo 2021?	OBJETIVO GENERAL Analizar la incidencia de las labores de los Inspectores Municipales de Tránsito en la recaudación por las infracciones impuestas en la ciudad de Puno durante el periodo 2021.	HIPÓTESIS GENERAL Los Inspectores Municipales de Tránsito tienen una incidencia negativa en la recaudación por las infracciones impuestas en la ciudad de Puno durante el periodo 2021.	OBJETIVO GENERAL v.i.: infracciones cometidas periodo 2021. indicadores: base de datos infracciones cometidas periodo 2021-SISTRANS. v.d.: recaudación por infracciones impuestas.	
PROBLEMAS ESPECÍFICOS ¿De qué manera influye la imposición de infracciones a vehículos mayores en la recaudación por parte de los Inspectores Municipales de Tránsito?	OBJETIVOS ESPECÍFICOS Determinar la influencia que tiene la imposición de infracciones a vehículos mayores en la recaudación por parte de los Inspectores Municipales de Tránsito de la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Puno.	HIPÓTESIS ESPECÍFICAS La imposición de infracciones a vehículos mayores por parte de los Inspectores Municipales de Tránsito tiene una alta influencia en la recaudación.	OBJETIVOS ESPECÍFICOS objetivo específico n°1 v.i.: imposición de infracciones a vehículos mayores. indicadores: base de datos actas pagadas periodo 2021-SISTRANS.	TIPO DE INVESTIGACIÓN cuantitativa NIVEL DE INVESTIGACIÓN explicativa descriptiva
¿De qué manera influye la imposición de infracciones a	Establecer la influencia que tiene la imposición de infracciones a vehículos	La imposición de infracciones a vehículos menores por parte de los	indicadores: base de datos infracciones cometidas periodo 2021-SISTRANS	

vehículos menores en la recaudación por parte de los Inspectores Municipales de Tránsito?	menores en la recaudación por parte de los Inspectores Municipales de Tránsito de la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Puno. Proponer medidas para el incremento del nivel de la recaudación por las infracciones vehiculares por parte de los Inspectores Municipales de Tránsito de la Gerencia de Transportes y Seguridad Vial de la Municipalidad Provincial de Puno.	Inspectores Municipales de Tránsito tiene una baja influencia en la recaudación por infracciones cometidas.	TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS análisis documental análisis de datos observación v.d.: recaudación por infracciones cometidas por vehículos mayores periodo 2021. indicadores: base de datos infracciones pagadas periodo 2021-SISTRANS. objetivo específico n°2 v.i.: imposición de infracciones a vehículos menores. indicadores: base de datos infracciones cometidas periodo 2021-SISTRANS v.d.: recaudación por infracciones cometidas por vehículos menores periodo 2021. indicadores: base de datos infracciones pagadas periodo 2021-SISTRANS.
---	---	---	--