



Facultad de Ingeniería Industrial y de Sistemas

**“CONTROL DE LAS INFRACCIONES Y FORMALIZACIÓN DE LOS  
VEHÍCULOS MENORES MOTORIZADOS EN ATE 2017-2018”**

Tesis para optar el Título Profesional de Ingeniero de Transportes

**AUTOR (A)**

Cabezas Canales, Yovana

**ASESOR (A)**

Mg. Paredes Paredes, Pervis

**JURADO**

Mg. Geldres Benites, Zonia

Mg. Torres Sanchez, Doris Concesa

Mg. Casani Allende, Julián

Lima – Perú

2021

## Resumen

La presente tesis denominado “Control de las infracciones y formalización de los vehículos menores motorizados en Ate 2017-2018”, tuvo como objetivo establecer la influencia de la formalización de vehículos menores a través del control de infracciones en Ate 2017-2018. Para el desarrollo del presente estudio se aplicó el método de tipo transversal y analítica, ya que se analizó las infracciones impuestas de tipo A, de tipo B y de tipo C, siendo 0, 13286 y 3296 respectivamente. Los resultados más importantes del presente estudio: La municipalidad distrital de Ate, no aplica las infracciones de tipo A que son dirigidos a las empresas formales; De las 47 infracciones de tipo B con mayor cantidad registrada en el sistema de fiscalización de transporte es de tipo B-9 con un total de 4496 infracciones: La infracción por contaminación sonora con su código B-18 se registró 472 infracciones en el año 2017 y 122 infracciones en el año 2018: De las 04 infracciones de tipo C con mayor cantidad registrada en el sistema de fiscalización de transporte es de tipo C-2 con un total de 1536 infracciones impuestas: La infracciones con mayor cantidad es de código B-9 con 27% y seguidamente el código C-2 con 20%. Por lo cual se concluye, que la Municipalidad Distrital de Ate, deberá tener mayor control a los vehículos menores (mototaxis) en las 11 zonas de trabajo, imponiendo las infracciones mencionadas líneas arriba, a fin reducir la informalidad, accidentes de tránsito, contaminación sonora e inseguridad ciudadana.

**Palabras clave:** Infracciones, vehículos menores motorizados y formalización.

## **Abstract**

This thesis called “Control of infractions and formalization of motorized minor vehicles in Ate 2017-2018”, aimed to establish the influence of the formalization of minor vehicles through the control of infractions in Ate 2017-2018. For the development of the present study, the transverse and analytical type method was applied, since the infringements of type A, type B and type C were analyzed, being 0, 13286 and 3296 respectively. The most important results of this study: The district municipality of Ate, does not apply the type A infractions that are directed to formal companies; Of the 47 type B infractions with the highest amount recorded in the transport inspection system, it is type B-9 with a total of 4496 infractions: The sound pollution infraction with its code B-18 registered 472 infractions in 2017 and 122 infractions in the year 2018: Of the 04 type C infractions with the highest amount recorded in the transport control system, it is of type C-2 with a total of 1536 infractions imposed: The infractions with the largest amount are code B- 9 with 27% and then the C-2 code with 20%. Therefore, it is concluded, therefore, it is concluded that The District Municipality of Ate, must have greater control of the smaller vehicles (mototaxis) in the 11 work zones, imposing the infractions mentioned above, in order to reduce informality, accidents of traffic, noise pollution and citizen insecurity.

**Keywords:** Infractions, minor motorized vehicles and formalization.

## Índice

<b>I. Introducción</b> .....	9
<b>1.1. Descripción y formulación del problema</b> .....	10
<b>1.1.1. Problema Principal</b> .....	11
<b>1.1.2. Problema Secundario</b> .....	11
<b>1.2. Antecedentes</b> .....	11
<b>1.3. Objetivos</b> .....	14
<b>1.3.1. Objetivo general</b> .....	14
<b>1.3.2. Objetivos Específicos</b> .....	15
<b>1.4. Justificación</b> .....	15
<b>1.5. Hipótesis</b> .....	16
<b>1.5.1. Hipótesis General</b> .....	16
<b>1.5.2. Hipótesis específica</b> .....	16
<b>II. Marco Teórico</b> .....	17
<b>2.1. Bases teóricas</b> .....	17
<b>2.1.1. Definición de términos básicos</b> .....	18
<b>III. Método</b> .....	19
<b>3.1. Tipo de investigación</b> .....	19
<b>3.2. Ámbito temporal y espacial</b> .....	19
<b>3.3. Variables</b> .....	19
<b>3.4. Población y muestra</b> .....	20

3.5.	<b>Instrumentos</b> .....	20
3.6.	<b>Procedimientos</b> .....	20
3.7.	<b>Análisis de datos</b> .....	21
<b>IV.</b>	<b>Resultados</b> .....	21
4.1.	<b>Análisis del área de estudio</b> .....	21
4.1.1.	<b>Zona de trabajo 01</b> .....	21
4.1.2.	<b>Zona de Trabajo N° 02</b> .....	24
4.1.3.	<b>Zona de Trabajo N° 03</b> .....	25
4.1.4.	<b>Zona de Trabajo N° 04</b> .....	28
4.1.5.	<b>Zona de Trabajo N° 05</b> .....	29
4.1.6.	<b>Zona de Trabajo N° 06</b> .....	32
4.1.7.	<b>Zona de Trabajo N° 07</b> .....	35
4.1.9.	<b>Zona de Trabajo N° 09</b> .....	40
4.1.10.	<b>Zona de Trabajo N° 10</b> .....	44
4.1.11.	<b>Zona de Trabajo N° 11</b> .....	45
4.2.	<b>Análisis de las personas jurídicas autorizadas y afiliados</b> .....	47
4.2.1.	<b>Persona jurídica y flota autorizada</b> .....	47
4.3.	<b>Fiscalización</b> .....	58
4.4.	<b>Análisis de las Infracciones</b> .....	61
4.4.1.	<b>Infracción de Código A</b> .....	61
4.4.2.	<b>Infracción de Código B</b> .....	61

<b>4.4.3. Infracción de Código C</b> .....	65
<b>4.5. Análisis de infracciones de los códigos B y C</b> .....	66
<b>V. Discusión de resultados</b> .....	70
<b>VI. Conclusiones</b> .....	71
<b>VII. Recomendaciones</b> .....	72
<b>VIII. Referencias</b> .....	74
<b>IX. Anexos</b> .....	75

## Índice de Figura

Figura 1: Plano del distrito de Ate .....	10
Figura 2: 11 zonas de trabajo de mototaxis.....	21
Figura 3: Delimitación de zona de trabajo N° 01 .....	23
Figura 4: Zonificación de la Zona de Trabajo N° 01 .....	23
Figura 5: Zona de Trabajo N° 02 .....	24
Figura 6: Zonificación de la Zona de Trabajo N° 02 .....	25
Figura 7: Zona de Trabajo N° 03 .....	27
Figura 8: Zonificación de la Zona de Trabajo N° 03 .....	27
Figura 9: Zona de Trabajo N° 04 .....	29
Figura 10: Zona de Trabajo N° 05 .....	32
Figura 11: Zona de Trabajo N° 06 .....	35
Figura 12: Zonificación de Zona de Trabajo N° 06.....	35
Figura 13: Zona de Trabajo N° 07 .....	37
Figura 14: Zona de Trabajo N° 08 .....	40
Figura 15: Zonificación de la Zona de Trabajo N° 08 .....	40
Figura 16: Zona de Trabajo N° 09 .....	44
Figura 17: Zona de Trabajo N° 10 .....	45
Figura 18: Zona de Trabajo N° 11 .....	46
Figura 19: Zonificación de la Zona de Trabajo N° 10 .....	47
Figura 20: Mercado de Santa Rosa (Zona 01)-Av. Los Lirios (Zona 02).....	58
Figura 21: Av. Urubamba (Zona 3)-Av. Prolong. Javier Prado (Zona 04).....	59
Figura 22: Av. Vista Alegre (Zona 05)-Av. Marco P. Llanos (Zona 06) .....	59
Figura 23: Av. Esperanza (Zona 07)-Amauta (Zona 08) .....	59

Figura 24: Av. Estrella (Zona 09)-Av. Horacio Zevallos (Zona 10) .....	60
Figura 25: Huaycan (Zona 11).....	60
Figura 26: Vista de la tendencia de infracciones de código B .....	64
Figura 27: Vista de la tendencia de infracciones de código C .....	66
Figura 28: En porcentaje de infracciones de tipo C.....	68
Figura 29: Tendencia de Informalidad.....	69

### **Índice de Tabla**

Tabla 1: Personas jurídicas Autorizadas y sus flotas .....	57
Tabla 2: Infracciones de tipo B del año 2017-2018.....	63
Tabla 3: Infracciones de tipo C del año 2017-2018.....	65
Tabla 4: Ranking de infracciones mas comunes del año 2017 y 2018 .....	67
Tabla 5: Informalidad.....	69



## **I. Introducción**

La formalización de los vehículos menores motorizados (mototaxis) en el distrito de Ate en los últimos años ha sido la prioridad de las autoridades locales, para ordenar y controlar a los mototaxis, por lo cual, se viene elaborando y actualizando cada cinco años un expediente técnico que sustenta el plan regulador, donde se plasma los procedimientos de la formalización, del mismo modo, están las infracciones de tipo A, de tipo B y de tipo C, cabe indicar, que el tipo A esta dirigido a las empresas formales que infringen las norma, el tipo B está dirigido a los conductores y el tipo C es para los vehículos informales. En ese sentido, es importante establecer la influencia de la formalización de vehículos menores a través del control de infracciones en Ate 2017-2018, ya que ello contribuirá en la formalización, en el orden y en el medio ambiente, del mismo modo reducirá los accidentes de tránsito, ya que muchos de los conductores transitan sin documentos como es la licencia de conducir, sota y/o afocat, credencial de permiso de circulación por parte de la entidad local y certificado de capacitación en las normas de tránsito y seguridad vial, inclusive se ha registrado que menores de edad conducen este tipo de vehículos, es por ello que la Municipalidad distrital de Ate, viene controlando y ordenando el tránsito de mototaxis, a través de imposición de infracciones en distintas zonas estratégicas y de manera inopinada, lo cual es vital para reducir los impactos negativos en tema de accidentes, contaminación sonora e informalidad que a diario se aprecia en las 11 zonas del distrito de Ate, como en Salamanca, Huaycan, Santa Clara, Los Portales, El Bosque, Valdivieso, San Gregorio, Las Brisas, Sol de Vitarte, Tilda, San Juan de Pariachi, Horacio Zevallos, Gloria Grande, Amauta, Los Sauces, Grumete Medina, Micaela Bastidas y entre otros.

## 1.1.Descripción y formulación del problema

El área de estudio está definida en el distrito de Ate de la provincia de Lima del departamento de Lima, el mismo que limita: 1. Por el norte con los distritos de Lurigancho, Chosica, Santa Anita y El Agustino; 2. Por el Sur con los distritos de La Molina, Cieneguilla y Santiago de Surco; 3. Por el este con el distrito de Chaclacayo; 4. Por el oeste con los distritos de San Luis y San Borja. Asimismo, cabe indicar que el año 2017 se registró 661786 pobladores, de acuerdo a los datos obtenidos del Instituto Nacional de Estadística e Informática. Del mismo modo, cabe resaltar que el 65 % de la población Ateña utiliza el servicio de Mototaxi, debido a la ausencia de transporte público (camioneta rural y microbús), principalmente en los sectores periféricos como es la zona de Horacio Zevallos, Huaycan, Santa Clara sur, Valdivieso, Micaela Bastidas y Esperanza.



*Figura 1:* Plano del distrito de Ate

El uso de los vehículos menores (mototaxis) en los distritos periféricos de la ciudad de Lima es común, por la razón mencionada en el párrafo precedente, en ese sentido la

informalidad es un problema que la Municipalidad Distrital de Ate viene combatiendo mediante ordenanzas que regulan, controlan y sancionan.

### **1.1.1. Problema Principal**

¿Cómo la falta de control de las infracciones, perjudica en la formalización de los vehículos menores motorizados en Ate 2017-2018?

### **1.1.2. Problema Secundario**

- ¿Cómo la falta de control de las infracciones del tipo documentado, perjudica en la formalización de los vehículos menores motorizados en Ate 2017-2018?
- ¿Cómo la falta de control de las infracciones del tipo de contaminación ambiental, perjudica en la formalización de los vehículos menores motorizados en Ate-2017-2018?
- ¿Cómo la falta de control de las infracciones más comunes que se aplican, perjudica en la formalización de los vehículos menores motorizados en Ate 2017-2018?

## **1.2. Antecedentes**

Los vehículos menores motorizados, también conocidos como autorickshaw, motocarro, cocotaxi, taximoto, tuk-tuk, mototaxi y entre otros, a nivel mundial son una herramienta de trabajo y Perú no es ajeno a ello.

Según, Viva Travel Guides Perú (2010), el desfile constante de mototaxis-motocicletas con carros unidos a la parte trasera de pasajeros-asegura una serenata

constante de ruido del motor. Hace 25 años aproximadamente ya existían los vehículos menores motorizados circulando en las calles de diferentes distritos de Lima, la informalidad de este tipo de transporte de vehículos menores motorizados era cotidiana ya que Lima todavía no contaba con Reglamentos. Por ende, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTC), Que mediante Decreto Supremo N° 055-2010-MTC, publicado en el Diario Oficial El Peruano el 2 de diciembre de 2010, se aprobó el Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados y no Motorizados. Por consiguiente, la informalidad de los vehículos menores motorizados fue disminuyendo.

Según, Garay, L. y Salcedo, E. (2014) en varios municipios del departamento del Atlántico la única fuente de empleo es el sector estatal, lo que hace que parte de la población se dedique a actividades informales como conducir moto-taxis.

Las municipalidades hoy en día regulan el transporte de vehículos menores a través de ordenanzas basándose en la Ley General de Transporte y Tránsito N° 27181 (2009) competencia de fiscalización de las infracciones de tránsito art. 13-15., también se basan en Decreto Supremo N° 055-2010-MTC que es el Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados.

Según, Lagos (2016) era un transporte local, novedoso y hasta sugería cierta sensación de solvencia económica y vanidad. En un inicio se usaba el término 'taxicholo' en alusión a sus choferes de origen provinciano, pero, paulatinamente, esta denominación discriminatoria fue perdiendo vigencia debido a que su uso se masificó a todos los sectores de la población que buscaban ganarse el pan cotidiano de manera

independiente. Cuando menos nos dimos cuenta comenzaron a formalizarse empresas de mototaxis bajo diferentes denominaciones, y al mismo tiempo, apareció un número significativo de informales o piratas que empezaron a generar los primeros roces entre sus choferes. De ser una cómoda alternativa para viajes cortos dentro de una localidad se convirtió, de pronto, en la nueva forma de transporte público en directa competencia con los ómnibus, combis y cústeres que utilizamos diariamente. El problema radica en la poca seguridad que ofrecen para sus usuarios y en la ausencia de control y fiscalización por parte de las autoridades municipales. Cualquiera puede ser un chofer de un mototaxi, es paradójico, pero ni siquiera se necesita licencia de conducir, y mucho menos una secundaria completa, basta con tener un vehículo motorizado ambientado para la ocasión. Se estima que son más de 100,000 choferes de mototaxis desarrollando su labor al margen de la ley, incluso vemos muchos adolescentes en el timón de estas unidades y gente de malvivir que utiliza este recurso solo con el propósito de satisfacer sus vicios.

Vemos que la informalidad de vehículos menores motorizados conocimos como mototaxis hoy en día todavía es una realidad y es el problema de cada municipalidad, el distrito de Ate-Vitarte no es ajeno a ello, por ende, Ate tiene una norma legal que es la Ordenanza N° 457-MDA, Ordenanza que regula el servicio de transporte público de pasajeros y carga en vehículos menores en el distrito de Ate. La Municipalidad Distrital de Ate a través de la Ordenanza trata de controlar la informalidad mediante las infracciones que imponen a los vehículos que no están regulados en conformidad a la Ordenanza mencionada en el párrafo precedente.

Según el numeral 28 del art. 6° en la Ordenanza en mención establece que el servicio de transporte público especial de pasajeros y carga en vehículos menores en el

distrito de Ate, es una actividad económica que realiza una persona jurídica autorizada, el mismo que es autorizada por la Subgerencia de Tránsito, Transporte y Vialidad de la entidad en mención, para la prestación de un servicio de transporte, en una determinada zona de trabajo.

El control de infracciones es efectuado a través de la Ordenanza N°481-MDA, ordenanza que aprueba el nuevo régimen de aplicaciones de sanciones administrativas (RAS) y el cuadro único de infracciones y sanciones (CUIS) de la Municipalidad Distrital de Ate. Las infracciones están clasificadas en tres tipos:

- Infracciones a la persona jurídica autorizada (A).
- Infracciones al propietario y al conductor autorizado (B).
- Infracciones de la persona jurídica y del conductor no autorizado (C).

De esta manera las infracciones para vehículos menores motorizados que son los mototaxis en el distrito de Ate son controlados la informalidad, y las frecuentes infracciones son por no portar documentos como es la licencia de conducir, el AFOCAT y/o SOAT, credencial del conductor, constancia y/o certificado de empresa a la que pertenece, por estacionarse en una zona regida, por portar equipo de sonido, conducir vehículo en estado de ebriedad y entres otros.

### **1.3. Objetivos**

#### **1.3.1. Objetivo general**

Establecer la influencia de la formalización de vehículos menores motorizados a través del control de infracciones en Ate 2017-2018, con la finalidad de contribuir con el ordenamiento de mototaxis.

### **1.3.2. Objetivos Específicos**

- 1.3.2.1. Determinar la relación entre el control de las infracciones del tipo documentado y la formalización de los vehículos menores motorizados en Ate-2017-2018, con la finalidad de contribuir con el ordenamiento de mototaxis.
- 1.3.2.2. Verificar la relación entre el control de las infracciones del tipo de contaminación ambiental y la formalización de los vehículos menores motorizados en Ate-2017-2018, con la finalidad de contribuir con el ordenamiento de mototaxis.
- 1.3.2.3. Establecer las infracciones más comunes que se aplican a los vehículos menores motorizados en Ate 2017-2018, con la finalidad de contribuir con el ordenamiento de mototaxis.

### **1.4. Justificación**

Los vehículos menores motorizados tienen mayor demanda en el Distrito de Ate, ya que en su gran mayoría es una zona rural y carece de transporte urbano en zonas periféricas como una camioneta rural, asimismo, cabe mencionar que los Ateños se trasladan en mototaxis para ir a diferentes centros atractores como es el colegio, mercado, hospital y entre otros. Asimismo, cabe mencionar que el costo del pasaje en este tipo de vehículo es alto, por ello abundan los mototaxis. La Municipalidad

Distrital de Ate viene combatiendo la informalidad y la inseguridad desde el año 2013, debido que en la fecha en mención salió la Ordenanza que regula, controla y sanciona.

En calidad de bachiller en Ingeniería de Transportes es mi deseo contribuir con el medio ambiente, el ordenamiento y la formalización de los vehículos menores motorizados y mitigar los accidentes de tránsito y la inseguridad ciudadanía para mejorar la calidad de vida de los habitantes del Distrito de Ate.

## **1.5. Hipótesis**

### **1.5.1. Hipótesis General**

Si existe el control de las infracciones, entonces la formalización de los vehículos menores motorizados en Ate 2017-2018 aumenta.

### **1.5.2. Hipótesis específica**

- Si existe el control de las infracciones del tipo documentado, la formalización de los vehículos menores motorizados en Ate-2017-2018 aumenta.
- Si existe el control de las infracciones del tipo de contaminación ambiental, la formalización de los vehículos menores motorizados en Ate 2017-2018 aumenta.
- Si existe el control de las infracciones más comunes que se aplican, la formalización de los vehículos menores motorizados en Ate 2017-2018 aumenta.



## **II. Marco Teórico**

### **2.1. Bases teóricas**

Según, Viva Travel Guides Perú (2010), el desfile constante de mototaxis-motocicletas con carros unidos a la parte trasera de pasajeros-asegura una serenata constante de ruido del motor.

Según, Garay, L. y Salcedo, E. (2014), indica que en varios municipios del departamento del Atlántico la única fuente de empleo es el sector estatal, lo que hace que parte de la población se dedique a actividades informales como conducir mototaxis.

Ramírez (2014), estudio realizado para la Municipalidad Huanta, el cual está definido como “Elaboración del estudio técnico del parque automotor de vehículos menores en la ciudad de Huanta”, el mismo que define un conjunto de indicadores operacionales que permitan que la municipalidad distrital establezca un sistema de control y fiscalización de la oferta de vehículos menores.

Según, Lagos (2016), los mototaxis es un transporte local, novedoso y hasta sugería cierta sensación de solvencia económica y vanidad. En un inicio se usaba el término ‘taxicholo’ en alusión a sus choferes de origen provinciano, pero, paulatinamente, esta denominación discriminatoria fue perdiendo vigencia debido a que su uso se masificó a todos los sectores de la población que buscaban ganarse el pan cotidiano de manera independiente.

INIIT (2018), actualización del “Estudio vehicular del servicio de Transporte de Pasajeros y Carga en vehículos menores y no motorizados en el Distrito de Ate-Plan

Regulador”, el mismo que define los lineamientos técnicos para la autorización de las personas jurídicas y afiliados (mototaxis) a dichas empresas.

### **2.1.1. Definición de términos básicos**

- **Infracción:** Es toda conducta activa u omisiva que implique el cumplimiento total o parcial de las disposiciones y obligaciones administrativas de competencia municipal y/o alcance nacional vigentes al momento de su imposición, debidamente tipificadas en el cuadro de infracciones y sanciones de la distrital.
- **Formalización:** Persona jurídica y mototaxis autorizado por la Municipalidad, siguiendo los lineamientos de las normas vigentes.
- **Plan regulador:** Estudio técnico realizado por la autoridad administrativa competente a nivel distrital, el cual podrá ser asignado a persona natural y/o jurídica conforme a la ley, por la autoridad administrativa competente. Dicho documento constituye una herramienta técnica y de gestión que contiene el plan estratégico de ordenamiento del servicio de transporte público especial de pasajeros y carga en vehículos menores motorizados y no motorizados en el distrito de Ate, así como los lineamientos, políticas, y actuaciones para su reordenamiento y mejora, a fin de mejorar la movilidad urbana en el territorio. El plan regulador deberá determinar el número de vehículos que podrán prestar el servicio en el distrito, proponiendo las zonas de trabajo, los indicadores para el control de la cantidad de unidades vehiculares para prestar el servicio.

- **Persona jurídica autorizada:** Es la persona jurídica autorizada por la Subgerencia de Tránsito, Transporte y Vialidad, en una zona de trabajo con un determinado número de unidades vehiculares, de conformidad con la normativa sobre la materia.
- **Vehículo menor motorizado (mototaxi):** Es el vehículo de tres ruedas motorizados, especialmente acondicionado para el transporte de pasajeros o carga, cuya estructura y carrocería cuenten con elementos de protección al usuario.
- **Zona de trabajo:** Determinada área territorial autorizada por la Municipalidad a las personas jurídicas mediante permiso de operación para la prestación del servicio de transporte en vehículos menores.

### **III. Método**

#### **3.1. Tipo de investigación**

Se trata de una investigación transversal, correlacional – analítica, ya que busca especificar propiedades y características de fenómenos que se someten al análisis. Este método nos permite conocer más del objeto de estudio, con lo cual se puede explicar, hacer analogías, comprender mejor su comportamiento y establecer nuevas teorías.

#### **3.2. Ámbito temporal y espacial**

65 infracciones de los años 2017- 2018 en el Distrito de Ate.

#### **3.3. Variables**

- Control de Infracciones.

- Formalización de los vehículos menores.

### **3.4.Población y muestra**

- Universo: Infracciones registradas en los años 2017 y 2018, los mismos que se impusieron a los vehículos menores (mototaxis).

### **3.5.Instrumentos**

- Se confecciona una base de datos con la información recabada, usando el software Excel.
- Se aplica la estadística descriptiva y elaborar cuadros y gráficas.
- Se usa el software AutoCAD, a fin de plasmar en un plano los datos obtenidos.
- Se realiza un análisis mediante la revisión de las tablas elaboradas, para determinar la relación entre el control de infracciones y formalización de los vehículos menores motorizados en Ate 2017-2018.

### **3.6.Procedimientos**

Para realizar la presente investigación se realiza las siguientes actividades:

- Elegir un instrumento o método de obtención de los datos.
- Obtener la información de la cantidad de infracciones registradas en los años 2017 y 2018 de la Sub Gerencia de Tránsito, Transporte y Vialidad del distrito de Ate.
- Analizar los datos obtenidos mediante la tabla dinámica, gráfica y cuadros del Software de Excel.

### 3.7. Análisis de datos

- Infracciones Impuestas.
- Vehículos menores motorizados (mototaxis) autorizados.

## IV. Resultados

### 4.1. Análisis del área de estudio

De acuerdo al plan regulador de Estudio Técnico del Servicio de Transporte de Pasaje y Carga en Vehículos Menores Motorizados y No Motorizados en el Distrito de Ate del año 2018, el mismo que fue aprobado mediante el Decreto de Alcaldía N° 007-2018-MDA, está dividido en un total de 11 zonas de trabajo para vehículos menores.

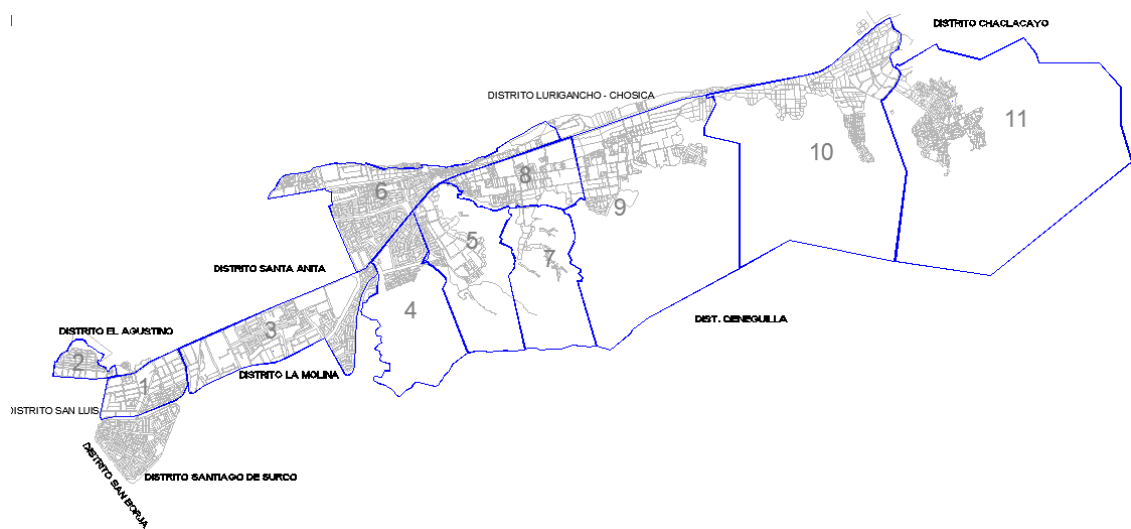


Figura 2: 11 zonas de trabajo de mototaxis

#### 4.1.1. Zona de trabajo 01

La zona de trabajo 01 delimita por el norte con la Av. Nicolás Ayllon, por el sur con la Av. Separadora Industrial, por el este con vía Evitamiento y por

oeste con la Av. Las Torres. Asimismo, cabe indicar que en dicha zona se encuentran las siguientes urbanizaciones y/o asentamientos humanos:

- Urbanización Los Sauces.
- Urbanización Industrial La Aurora.
- Urbanización Grumete Medina.
- Urbanización Los Ayllus.
- Asentamiento Humano Manuel Seoane Corrales.
  
- Asentamiento Humano Municipal N° 01 Sicuani.
- Cooperativa de Vivienda Pasco.
- Lotización Santa Rosa.
- Lotización Santa Ángela.

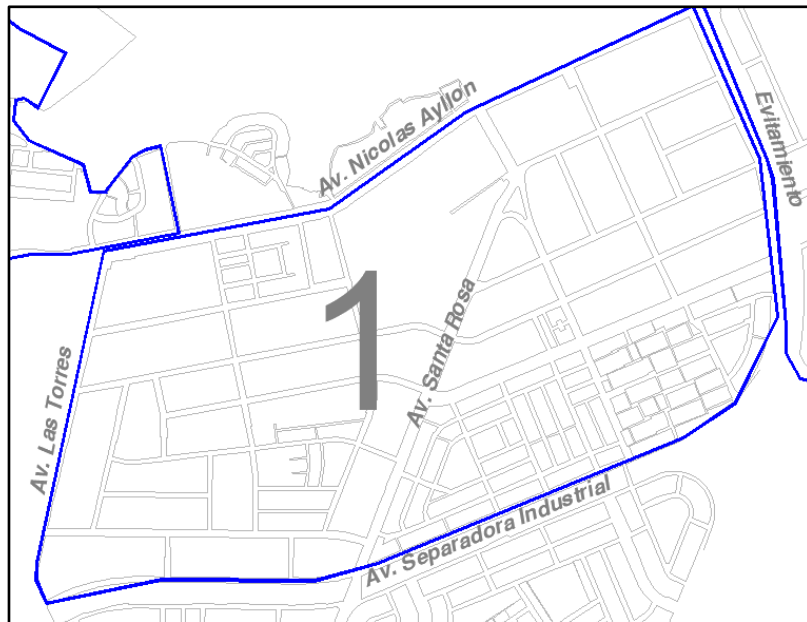


Figura 3: Delimitación de zona de trabajo N° 01

La zonificación de la zona de trabajo N° 01 es de tipo Industria Liviana y de Vivienda Taller, y así mismo cabe precisar que en zona hay ausencia de transporte público.

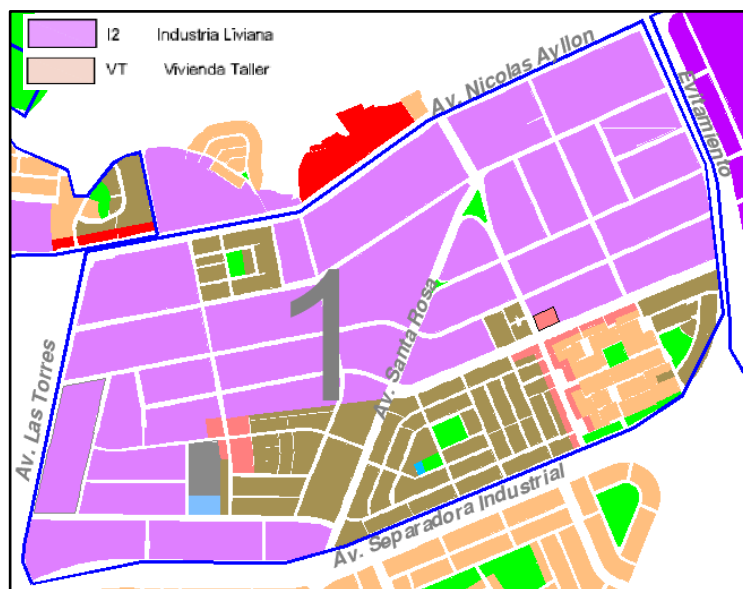


Figura 4: Zonificación de la Zona de Trabajo N° 01

#### 4.1.2. Zona de Trabajo N° 02

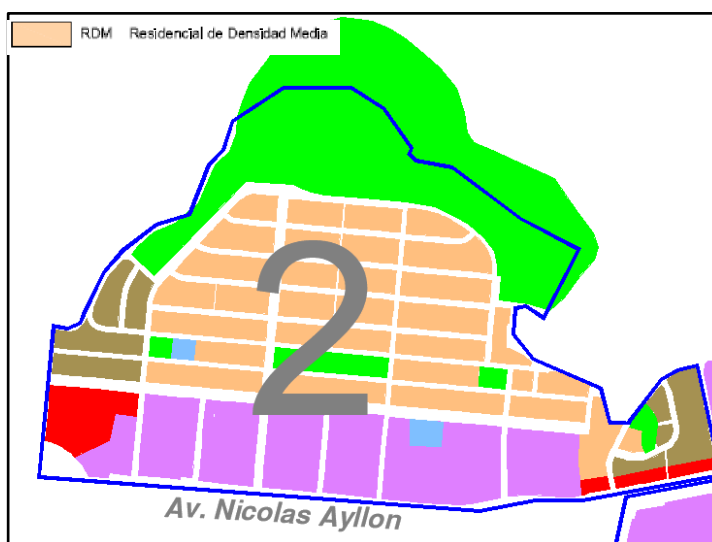
La zona de trabajo N° 02, se limita por el norte con el distrito de El Agustino, por el sur con la Carretera Central, por el este con la Calle La Calera y por el oeste con la Av. 26 de Julio. Asimismo, cabe precisar que dicha zona está conformada por la Urbanización Valdivieso, Urbanización Industrial Valdivieso, Urbanización Huerto de Santa Lucia, Asentamiento Humanos Los Jardines y Fundo Valdivieso.



*Figura 5: Zona de Trabajo N° 02*



La zonificación de la zona de trabajo N° 02 es de tipo Residencia de Densidad Media (RDM), siendo necesario el uso de mototaxis, debido que en las calles locales no existen transporte publico.



*Figura 6: Zonificación de la Zona de Trabajo N° 02*

#### **4.1.3. Zona de Trabajo N° 03**

La zona de trabajo N° 03 delimita por el norte con la Carretera Central, por el sur con la Av. Separadora Industria y Av. Huarochirí, por el este con la Av. Prolongación Javier Prado, Londres y Paris, y por el oeste con la Vía de Evitamiento. Asimismo, cabe indicar que dicha zona de trabajo está conformada por las siguientes agrupaciones:

- Lotización Santa Ángela.
- Lotización Industrial Santa Rosa.
- Lotización Industrial San Francisco.

- Fundo Monterrico Grande Oeste.
- Cooperativa de Vivienda 27 de abril.
- Urbanización Industrial Santa Raquel Segunda Etapa.
- Asociación de Vivienda Los Claveles.
- Asociación de Vivienda Los Clavelitos.
- Asociación de Vivienda Villa del Carmen.
- Asociación de Vivienda La Merced.
- Urbanización Los Portales de Javier Prado Primera Etapa.
- Urbanización Mayorazgo Chico.
- Asentamiento Humano Marginal San Francisco de Ate.
- Asociación de Propietarios de la Urbanización Santa Rosa.
- Urbanización Industrial El Artesano, Urbanización Industrial Vulcano II Etapa.
- Asociación de Vivienda La Merced.
- Asentamiento Humano Santa Iluminata I, II.
- Urbanización Santa Raquel III Etapa.
- Urbanización Industrial Santa Raquel II Etapa.
- Urbanización Santa Raquelita.

- Urbanización Mayorazgo I, II, III, IV y V Etapa.
- Asentamiento Humano 28 de agosto.

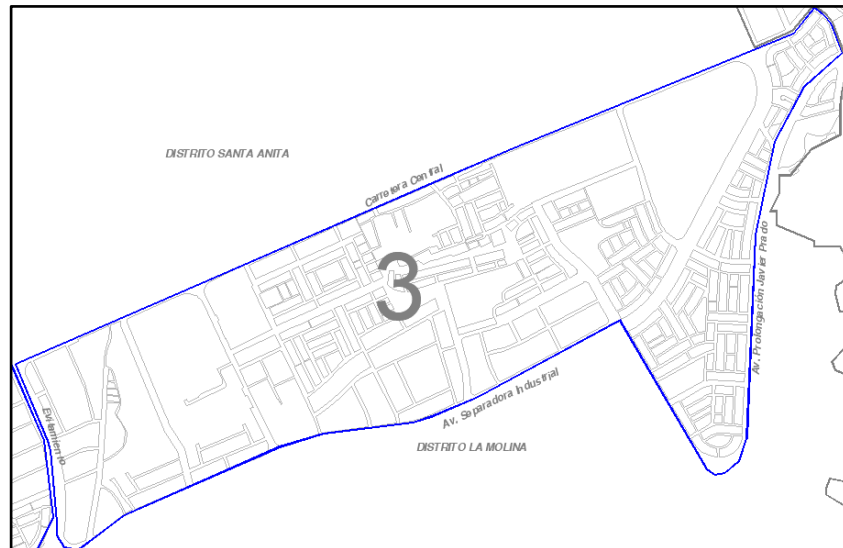


Figura 7: Zona de Trabajo N° 03

La zonificación de la zona de trabajo N° 03 es de tipo residencial y industrial, asimismo, cabe precisar que el uso de motaxis es bajo, debido que la mayoría de los residentes de la zona cuentan con su propio vehículo.

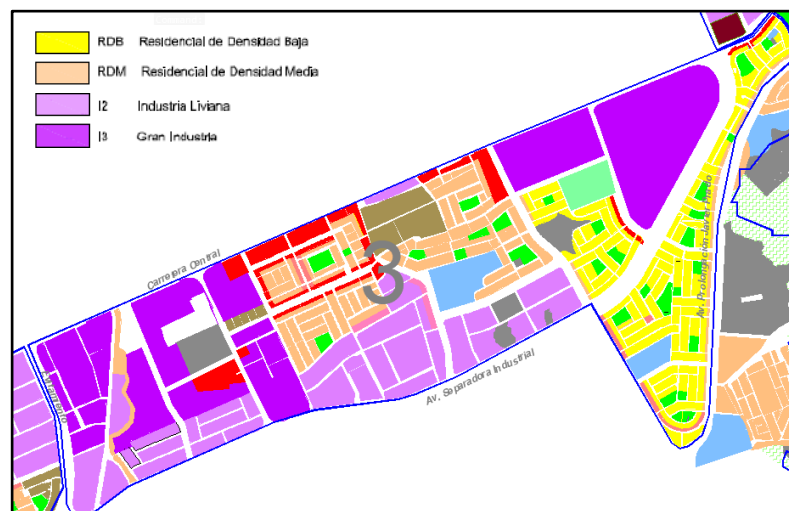


Figura 8: Zonificación de la Zona de Trabajo N° 03

#### **4.1.4. Zona de Trabajo N° 04**

La zona de trabajo N° 04 delimita por el norte con la Carretera Central, por el sur con la Asociación Monumental de Ate, Asentamiento Humano, Marginal de Túpac Amaro y Asociación Cuadro de Barbadillo, por el este con la Av. Prolongación Javier Prado y Asentamiento Humano de Santa María de Vitarte, y por el oeste con la Av. Helsinki, Asentamiento Humanos los Portales de Puruchuco y Asociación Los Hijos de Túpac Amaru, conformada por las siguientes agrupaciones:

- Asociación de Vivienda Virgen del Carmen.
- Asociación de Vivienda Las Cascadas de Javier Prado.
- Asociación de Vivienda Víquez.
- Cooperativa de Vivienda Marañón.
- Urbanización Los Portales de Javier Prado II, III y IV Etapa.
- Asentamiento Humano Micaela Bastidas Sector I, II y IV.
- Asentamiento Humano Santa María de Vitarte.
- Asociación El Monumental de Ate.
- Asentamiento Humano Marginal Los Portales de Puruchuco.
- Asentamiento Humano Marginal Hijos de Túpac Amaru.
- Asociación de Hijos de Túpac Amaru.
- Asociación El Cuadro de Barbadillo.

- Asociación de Pobladores Los Viñedos de Vitarte.

La zonificación de la zona de trabajo N° 04 es de tipo residencial, siendo un generador de viajes y asimismo, cabe indicar que existen asentamientos humanos recién formados con residentes de bajos recursos y no cuentan con transporte público, siendo necesario el uso de mototaxis.

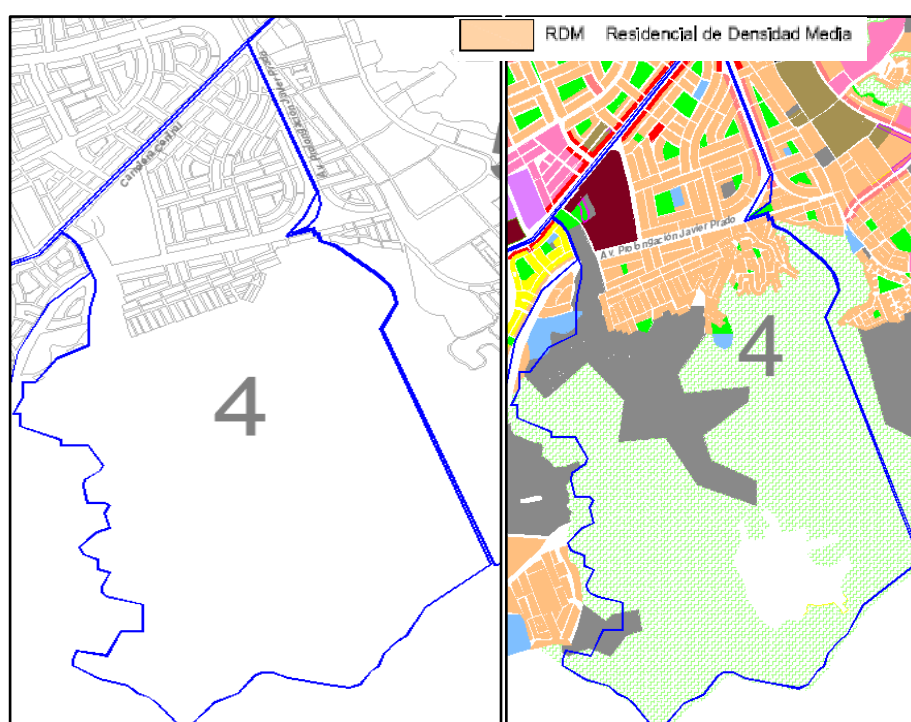


Figura 9: Zona de Trabajo N° 04

#### 4.1.5. Zona de Trabajo N° 05

La Zona de Trabajo N° 05 limita: con el norte con la Carretera Central; con el este con la Av. Campo Santo, Asentamiento Humano Juan Gonzales Berrospi, Asociación de Vivienda Nuevo Horizonte, Asociación de Vivienda Livomarket, Santa Rosa de Valle Grande y Dinoes; por el oeste con la Av.

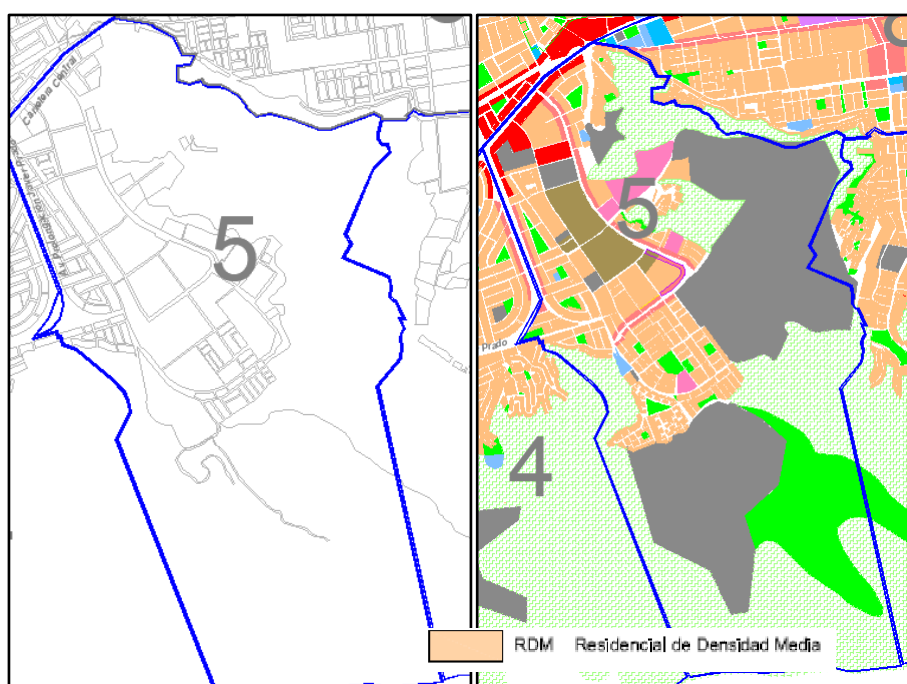
Prolongación Javier Prado, Asentamiento Humano Salazar Bondy, Asentamiento Humano Inmigrantes de Chincho, conformada por las siguientes agrupaciones:

- Asociación de Vivienda Primavera.
- Asociación Rabindranath Tagore.
- Programa de Vivienda Santa Inés.
- Asociación de Vivienda Bello Horizonte.
- Asociación de Vivienda La Florida de California I.
- Asociación de Vivienda Las Cascadas de Javier Prado.
- Asociación de Vivienda Villa Dalías.
- Asociación de Vivienda Los Reyes de Ate.
- Asociación de Vivienda Florida II.
- Asociación Pre-Urbana Barbadillo.
- Urbanización Villa Vitarte.
- Urbanización Los Portales de Javier Prado V y VI Etapa.
- Asentamiento Humano Juan Velasco Alvarado.
- Asentamiento Humano Micaela Bastidas II.
- Asentamiento Humano María Parado de Bellido.

- Asentamiento Humano Los Libertadores.
- Asentamiento Humano Salazar Bondy.
- Asentamiento Humano Inmigrantes de Chincho.
- Asentamiento Humano Alfa y Omega.
- Cooperativa de Vivienda Alfa y Omega.
- Asociación de Vivienda Virgen del Chaute.
- Asociación de Vivienda Villa Dalías.
- Asociación de Vivienda Nuevo Paraíso.
- Asociación de Vivienda Las Palmeras.
- Asociación de Vivienda Virgen de Copacabana de Ate.
- Asociación de Vivienda Los Pinos de Ate.
- Asociación de Vivienda Manhattan.
- Asentamiento Humano Juan Velasco Alvarado.
- Cooperativa de Vivienda Pequeños Comerciantes e Industriales del Perú.
- Asociación de Vivienda El Dorado.
- Asociación de Vivienda Nuevo Horizonte.
- Asociación de Vivienda Livomarket.
- Asociación de Vivienda Santa Rosa de Valle Grande.

- Asociación de Vivienda Trabajadores Textil.
- Asentamiento Humano Cerro Candela.

La zonificación de la zona de trabajo N° 05 es de tipo residencial, siendo un generador de viajes, lo cual conlleva el uso de mototaxis, debido a la ausencia de transporte público.



*Figura 10: Zona de Trabajo N° 05*

#### **4.1.6. Zona de Trabajo N° 06**

La zona de trabajo N° 06 limita: por el norte con el margen del río Rímac; por el sur con la Carretera Central; por el este con la Av. Las Torres; por el oeste con la Av. Separador Industrial y con el Distrito de Santa Anita, conformado por las siguientes agrupaciones:

- Asociación de Vivienda Las Gardenias.



- Asociación de Vivienda Santa Martha Baja.
- Asociación de Vivienda Primero de Mayo.
- Asociación de Vivienda El Rosal de Santa Anita.
- Asociación de Vivienda Santa Martha.
- Asociación de Vivienda San Juan Bautista.
- Asociación de Vivienda Santa María de Vitarte.
- Asociación de Vivienda Los Claveles.
- Asociación de Vivienda Ate.
- Asociación de Vivienda Los Rosales.
- Asociación de Vivienda Las Begonias.
- Asociación de Vivienda Los Jardines de Ate.
- Asociación de Vivienda Pampahuasi.
- Asentamiento Humano Marginal Cesar Vallejo.
- Centro Poblado Vitarte Central (Laso este).
- Barrio Rosa Manuel.
- Asociación de Vivienda La Palmeras.
- Asociación de Vivienda Fuerzas Policiales.
- Asociación de Vivienda 25 de mayo.

- Asociación de Vivienda Santa Teresa.
- Asociación de Vivienda Zavaleta.
- Asociación de Vivienda Fortaleza.
- Asociación de Vivienda Risso.
- Asociación de Vivienda Los Ángeles.
- Cooperativa de Vivienda 25 de mayo.
- Cooperativa de Vivienda Sol de Vitarte.
- Urbanización Ceres I, II, III Etapa.
- Urbanización Tilda.
- Urbanización Las Brisas de Ate.
- Urbanización Alameda de Ate.
- Urbanización Alejandro Álvarez.
- Asociación de Propietarios Parque industrial El Asesor.

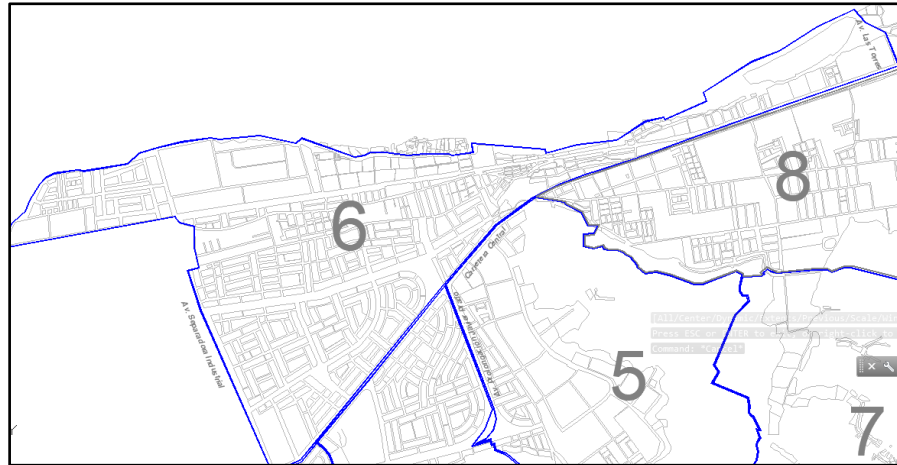


Figura 11: Zona de Trabajo N° 06

La zonificación de la zona de trabajo N° 06 es residencial, el mismo que requiere el servicio de mototaxi, debido que la mayoría de las agrupaciones no cuentan con la presencia de transporte público.

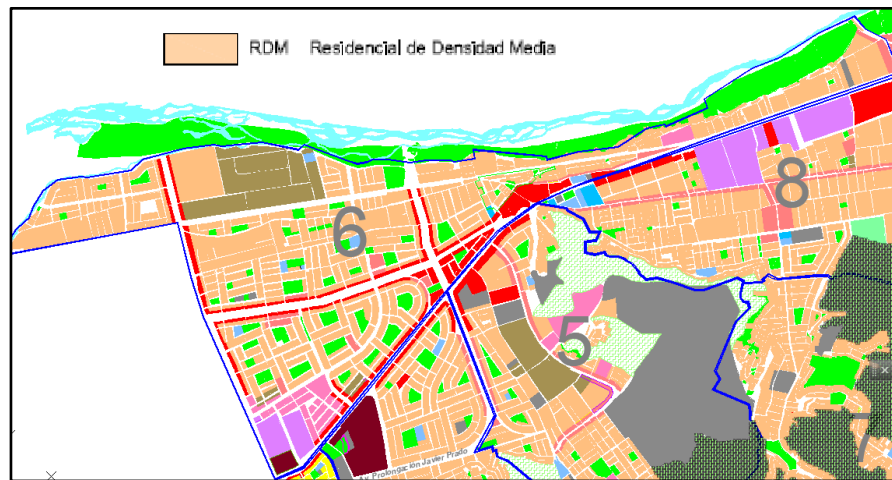


Figura 12: Zonificación de Zona de Trabajo N° 06

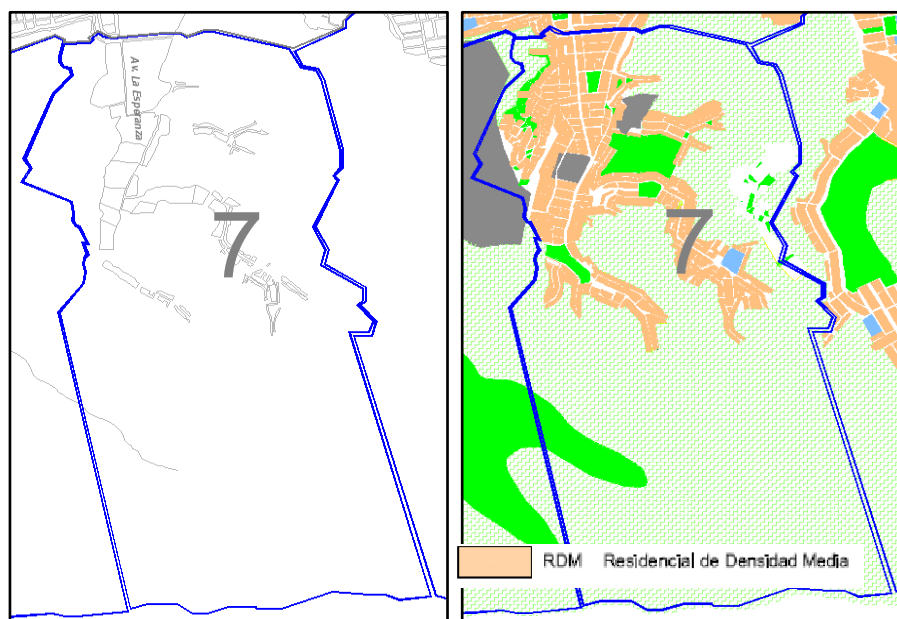
#### 4.1.7. Zona de Trabajo N° 07

La zona de trabajo N° 07 limita: con el norte con la Calle Las Poncianas (Asociación de Vivienda Residencial Las Américas, Asentamiento Humano

Progresistas); con el sur con el cerro transversal del Asentamiento Humano Amauta I y II, Asociación de Vivienda Los Triunfadores de Ate, Asentamiento Humano Los Alisos de Amauta; con el este con el cerro margen derecha; por el oeste con la zona arqueológica Monterrey, conformada por las siguientes agrupaciones:

- Asentamiento Humano Los Progresistas.
- Asentamiento Humano Amauta Sector I.
- Asentamiento Humano Amauta Sector II.
- Asentamiento Humano Monterrey Sector I.
- Programa de Vivienda Las Américas.
- Asociación de Vivienda 8 de enero.
- Asentamiento Humano Amigos de la Paz.
- Programa de Vivienda Leonardo Laguna Azul.
- Asentamiento Humano Jesús de Nazareth.
- Asentamiento Humano Nuevo Amanecer.
- Ampliación de Asentamiento Humano Inmaculada Concepción.
- Asociación de Vivienda Señor de la Justicia.
- Asociación de Vivienda El Paraíso de Amauta.

La zonificación de la zona de trabajo N° 07 es netamente residencial, conformado por cerros de Asentamiento Humano, lo cual genera el uso de mototaxis, debido que la infraestructura vial no está diseñada para el acceso de transporte público.



*Figura 13: Zona de Trabajo N° 07*

#### **4.1.8. Zona de Trabajo N° 08**

La zona de trabajo N° 08 limita: por el norte con la Carretera Central; por el sur con el Asentamiento Humano 28 de Julio y Asociación de Vivienda Félix Raucana; por el este con la Av. Nicolás de Piérola; por el oeste con la Asociación de Vivienda Javier Heraud y Asentamiento Humano San Francisco, conformada por las siguientes agrupaciones:

- Centro Poblado Vitarte Central (lado oeste).

- Centro Poblado 20 Vitarte.
- Asociación de Vivienda Girasoles de Vitarte.
- Asociación de Vivienda San Andrés.
- Asociación Pro-Vivienda La Esperanza.
- Asociación Pro-Vivienda Perpetuo Socorro.
- Asociación de Vivienda Santa Inés.
- Asociación de Vivienda José Carlos Mariátegui.
- Asociación de Vivienda Los Topacios.
- Asociación de Vivienda María Claret.
- Asociación de Vivienda Los Laureles.
- Asociación de Vivienda Tahuantinsuyo.
- Asociación de Vivienda El Olivar de Vitarte.
- Asociación de Vivienda 1ro de enero.
- Asociación de Vivienda El Paraíso.
- Asociación de Vivienda Félix Raucana.
- Asociación de Vivienda San Antonio de Umaru.
- Asociación de Vivienda Cruz de Huanchihuaylas.
- Asociación de Vivienda Miguel Grau.

- Asociación de Vivienda San Gregorio.
- Asociación de Vivienda Ricardo Palma.
- Asociación de Vivienda El Porvenir.
- Asociación de Vivienda San Carlos de la Esperanza.
- Asociación de Vivienda Santa Clarita.
- Asociación Pro-Vivienda Trabajadores Fam.
- Cooperativa de Vivienda Javier Heraud.
- Asentamiento Humano Municipal Javier Heraud.
- Asentamiento Humano 25 de Julio.
- Asentamiento Humano San Antonio.
- Asentamiento Humano Virgen de Fátima.
- Asentamiento Humano 28 de Julio.
- Asentamiento Humano San Pedro.
- Asentamiento Humano Las Vegas.
- Asentamiento Humano El Gavilán.

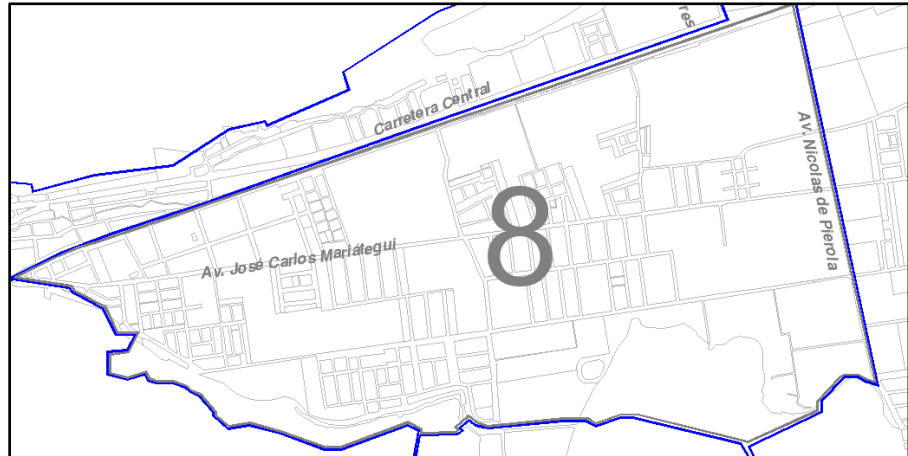


Figura 14: Zona de Trabajo N° 08

La zonificación de zona de trabajo N° 08, en su mayoría es residencial, lo cual genera el uso de mototaxis, sobre todo en vías de carácter local.

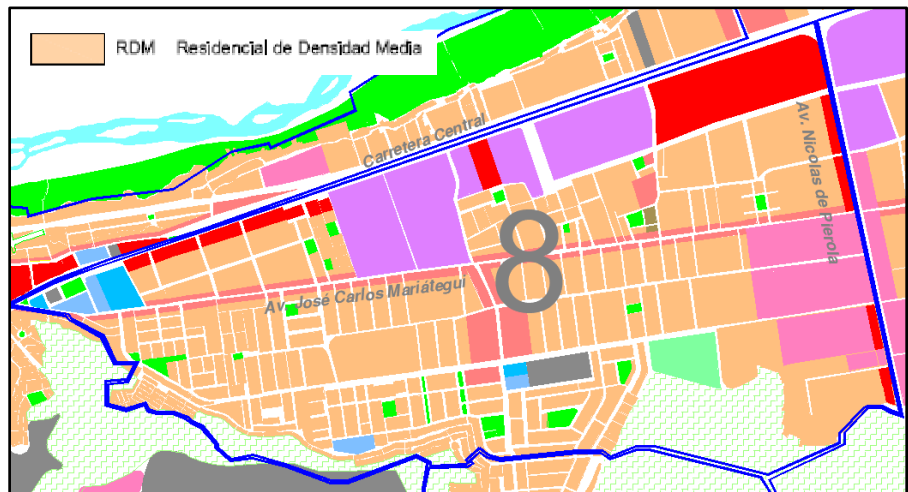


Figura 15: Zonificación de la Zona de Trabajo N° 08

#### 4.1.9. Zona de Trabajo N° 09

La zona de trabajo N° 09 limita: por el norte con la Carretera Central; por el sur con la Ca. Maderos y con la Av. Perimétrica; por el este con el Jr. José Gálvez, Asociación de Vivienda Hijos de Apurímac y por el Centro Poblado



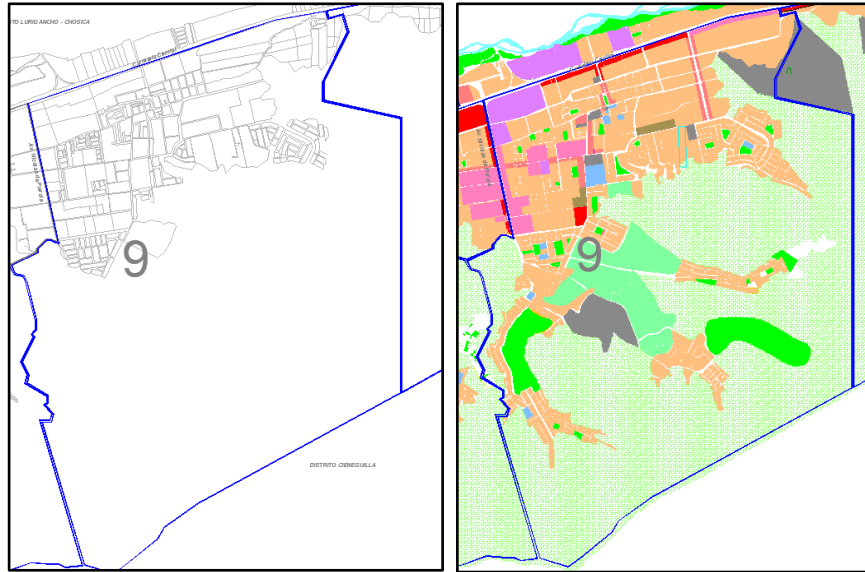
San Juan; por el oeste con la Av. Nicolás de Piérola. Está conformada por las siguientes agrupaciones:

- Asociación Progreso La Estrella.
- Asociación de Vivienda Jesús de Santa Clara I Etapa.
- Asociación Mutual Obrero 30 de agosto Vitarte.
- Asociación Residencial Angamos.
- Asociación Estrella.
- Asociación de Vivienda Niño Jesús de Santa Clara II Etapa.
- Asociación de Vivienda Sarita Colonia.
- Asociación de Vivienda 7 de abril Santa Clara.
- Asociación de Vivienda 3 de febrero Santa Clara.
- Asociación de Vivienda Sol de Santa Clara.
- Asociación de Propietarios Villa Angelita.
- Asociación de Vivienda Hijos de Apurímac 1era Etapa.
- Asociación de Vivienda Hijos de Apurímac 2da Etapa.
- Asociación de Vivienda Residencial Santa Clara.
- Asociación de Vivienda Santa Rosa de Huamanga.
- Asociación de Vivienda 6 de diciembre.

- Asociación de Vivienda 2 de mayo.
- Asociación de Vivienda Niño Jesús de Santa Clara III Etapa.
- Asociación Popular Las Viñas de Ate.
- Asociación de Vivienda El Paraíso.
- Urbanización Granja Azul.
- Urbanización El Remanso de Santa Clara.
- Cooperativa de Vivienda Manylsa.
- Cooperativa de Vivienda Residencial Villa Vilcabamba.
- Cooperativa de Vivienda Huaychao.
- Cooperativa de Vivienda Demsa.
- Urbanización San Alfonso de Santa Clara.
- Asentamiento Humano Cerro Cruz Santa Elena.
- Asentamiento Humano Santa Elena 2da Etapa.
- Centro Poblado Santa Clara.
- Asociación de Vivienda Villa Francia.
- Asociación de Vivienda La Terrazas del Pueblo.
- Asociación de Vivienda Villa La Campiña.
- Asociación de Vivienda Del Periodista.

- Asociación Progreso La Estrella.
- Asociación Propietarios Las Flores de Santa Clara.
- Asentamiento Humano Mirador de Santa Clara.
- Cooperativa de Vivienda Andrez Avelino Cáceres.
- Cooperativa de Vivienda Ramiro Prialé.
- Asociación de Vivienda El Molino Viejo.
- Asentamiento Humano Mantaro.
- Asociación de Vivienda UPIS 26 de mayo.
- Cooperativa de Vivienda Segundo Mercado López.
- Asociación de Vivienda Hijos de Apurímac (al sur de la Av. 1 entre las Calles 20 y 23).

La zonificación de la zona de trabajo N° 09, en su mayoría es residencial, lo cual origina viajes.



*Figura 16: Zona de Trabajo N° 09*

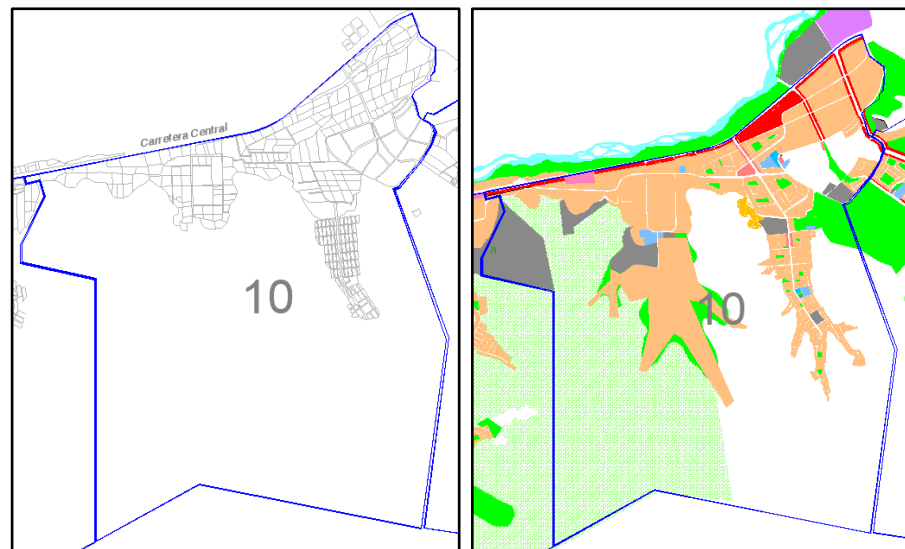
#### **4.1.10. Zona de Trabajo N° 10**

La zona de Trabajo N° 10 limita: por el norte con la Carretera Central; por el sur de la compañía minera gloria Cooperativa de Vivienda Andrés Avelino Cáceres, Asociación Molino Viejo; por el este con el distrito de Chaclacayo, Programa de Vivienda Filadelfia, Av. Los Incas, Av. Circunvalación. Está conformado con las siguientes agrupaciones:

- Gloria.
- Centros Poblados no registrados.
- Asociación de Vivienda Nuevo Amanecer.
- Residencia Las Praderas de Pariachi I, II, III Etapa.
- Programa de Vivienda Las Praderas de Pariachi I y II Etapa.
- Asociación de Vivienda Los Portales de Huaycan.

- Asociación de Vivienda 14 de abril.
- PVJ Horacio Zevallos Games.
- Asentamiento Humano Abraham Valdelomar.
- Asentamiento Humano Horacio Zevallos grupo A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K y L.
- Asentamiento Humano Marginal Las Lomas de Horacio.
- Asentamiento Humano Marginal Santa Rosa de Horacio.

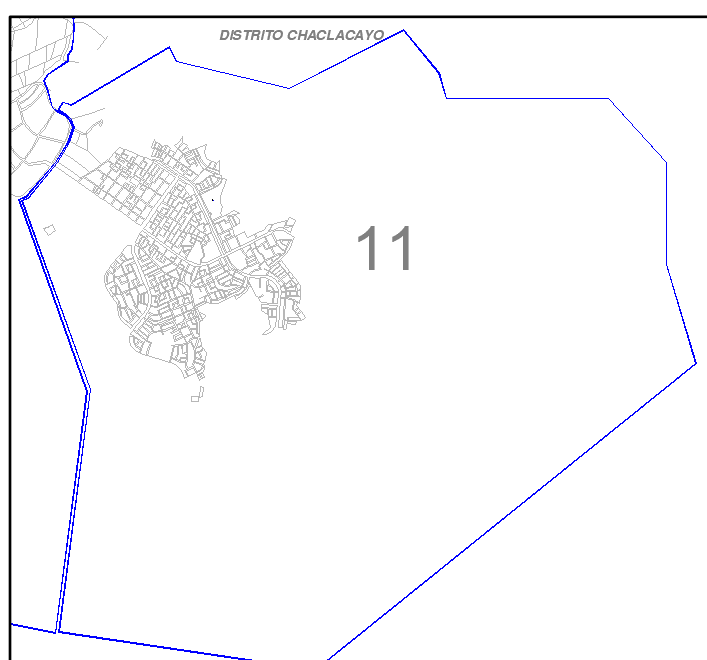
La zonificación de la zona de trabajo N° 10, en su mayoría es de tipo residencial, del mismo modo, cabe indicar que la zona en mención carece de transporte público.



*Figura 17: Zona de Trabajo N° 10*

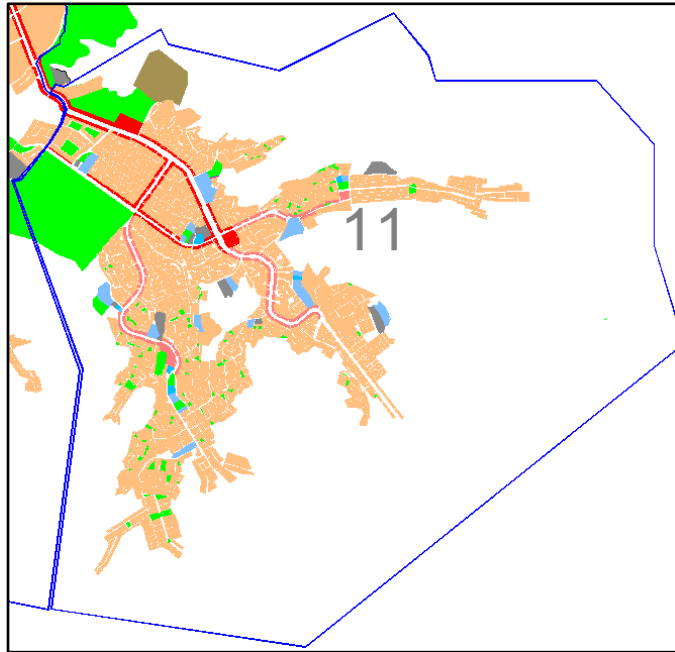
#### **4.1.11. Zona de Trabajo N° 11**

La zona de trabajo N° 11 limita: por el norte con la Av. Los Incas, Av. NN5, Av. Circunvalación y con el cerro límite del distrito de Chaclacayo; por el sur de la zona K, zona R, zona L, zona M de la Comunidad Autogestionaria de Huaycan; por el oeste con la zona D, zona I, zona G, zona U de la Comunidad Autogestionaria de Huaycan; por el este con la zona Z, zona N y zona C de la Comunidad Autogestionaria de Huaycan. Está conformada por las zonas A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, R, S, T, V, X y Z.



*Figura 18:* Zona de Trabajo N° 11

La zonificación de la zona de trabajo N° 11, es de carácter residencial, asimismo, cabe indicar que la zona tiene cerros poblados con carencia de transporte público.



*Figura 19: Zonificación de la Zona de Trabajo N° 10*

#### **4.2. Análisis de las personas jurídicas autorizadas y afiliados**

La Municipalidad Distrital de Ate, hasta la actualidad ha autorizado a 91 personas jurídicas, con una flota vehicular total de 12439, para prestar el servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores de tres (03) ruedas, motorizados, en las 11 zonas de trabajo mencionadas en el numeral 4.1.

##### **4.2.1. Persona jurídica y flota autorizada**

Las 91 personas jurídicas autorizadas, trabajan en las 11 zonas con las flotas correspondientes, tal como se detalla en el siguiente cuadro:

N°	Persona Jurídica Autorizada	Zona de Trabajo	Flota autorizada
1	Empresa de transportes y servicios múltiples los waykis s.a.c.	1	250
2	Empresa de transportes motokar pueblo unido s.a.c.	2	84
3	Empresa de transporte turismo cawire jd s.a.c.	2	36
4	Asociación de motocars unión Valdiviezo	2	46
5	Empresa de transportes y servicios 27 de abril s.a.	3	125
6	Empresa de transportes 5 de junio s.a.	3	116
7	Asociación de motokar nuestra señora de la cruz	3	27
8	Empresa de transportes y servicios mi peru s.a.c.	3	77



9	Empresa de transportes motokar los canarios s.a.	3	120
10	Empresa de transporte e ingenieros s.a.c.	3	31
11	Empresa de transporte perla de los andes s.a.c.	3	72
12	Empresa de transportes multiservicios peru selva s.a.	3	40
13	Empresa de transportes san francisco de asis de ate s.a.c.	3	40
14	Empresa de transporte virgen del Carmen y Micaela s.a.	4	230
15	Empresa de transporte de pasajeros hijos de Túpac Amaru s.a.	4	254
16	Empresa de transportes moto card corazón de Jesús s.a.	4	317
17	Empresa de transportes los alpes de ate vitarte s.a.	4	76
18	Empresa de transporte santa maría de vitarte s.a.c.	4	113

19	Empresa multiservicios ate unidos s.a.c.	4	25
20	Empresa de transportes de mototaxis las águilas de barbadillo alto s.a.c.	4	37
21	Empresa de transportes y servicios rios de agua viva s.a.	5	315
22	Empresa de transportes y servicios toritos sol s.r.l.	5	143
23	Empresa de transportes Monteverde s.a.c	5	170
24	Empresa de transportes de motokar pueblos unidos ex fundo de barbadillo e.i.r.l.	5	142
25	Empresa de transportes y servicios fundo barbadillo s.a.c.	5	106
26	Asociación de mototaxis dohorimark barbadillo - ate	5	32
27	Empresa de transportes y servicios húsares de Junín s.a.c.	5	20

28	Empresa de transportes los genios s.a.c.	5	15
29	Empresa de transportes y multiservicios ciber s.a.c.	5	28
30	Empresa de servicios hijos de valle grande s.a.	5	23
31	Jha rafa s.a.c.	6	170
32	Empresa de transportes urbano mototaxis fray Martin s.a.	6	111
33	Empresa de transportes de mototaxis santa rosa de lima s.a.	6	112
34	Empresa de transportes y servicios unidos vista alegre s.a.	6	210
35	Empresa de transportes unidos motokar numero uno de ate vitarte s.a.	6	372
36	Empresa calle nueva tours s.a.	6	155
37	Empresa de transportes motokar ciclón s.a.	6	26
38	Empresa de transportes de	6	219

	mototaxis e inversiones múltiples servicio seguro s.a.c.		
39	Empresa de transportes y servicios múltiples nueva generación de las brisas s.a.	6	131
40	Empresa de transportes y servicios unidos nuevo sol de vitarte s.a.	6	290
41	Empresa de transportes motokar los titanes s.a.c.	6	45
42	Empresa de transportes amav s.a.c.	6	202
43	Empresa de transportes e inversiones nueva esperanza s.a.c.	7	188
44	Empresa de mototaxi consorcio progresista américa s.a.	7	165
45	Empresa de transporte de pasajeros américa ate s.a.	7	101
46	Empresa de transporte valle de amauta s.a.c.	7	167
47	Empresa de transportes y servicios generales sol naciente s.a.c.	7	33

48	Empresa de transporte frontera tur s.a.c.	7	14
49	Empresa de transportes nuevo éxito s.a.c.	8	100
50	Empresa de transportes estrella s.a.	8 y 9	169
51	Empresa de transportes de mototaxi san Antonio s.a.	8	301
52	Empresa de transporte de pasajeros san Gregorio 2000 s.a.	8	115
53	Empresa de transporte de pasajeros américa ate s.a	8	102
54	Empresa de transportes sociedad de pataz s.a.c.	9	161
55	Empresa de mototaxis el torito señor de muruhuay s.a.c.	9	158
56	Empresa de transportes las viñas de san juan s.a.c.	9	100
57	Empresa de transportes torito señor de muruhuay s.a.c.	9	104
58	Empresa de transportes jehova es	9	401

	mi salvador s.a.c.		
59	Empresa de mototaxi lucero de santa clara s.a.	9	333
60	Empresa de transportes de la nueva villa la campiña de ate s.a.c.	9	48
61	Empresa de transportes moto taxi santa clara s.a.	9	741
62	Asociación de mototaxistas el mirador de santa clara.	9	43
63	Empresa de transportes y servicios múltiples e inversiones turismo solar s.a.c.	9	107
64	Empresa de transportes de pasajeros y servicios múltiples w y j ate s.a.c.	9	14
65	Empresa de servicios múltiples nueva américa s.a.c.	9	26
66	Empresa de transportes múltiples nueva primavera fiel y verdadera s.a.c.	9	65
67	Empresa de transportes mototaxi	9	60

	virgen de la puerta s.a.c.		
68	Empresa de transporte la colectoradora s.a.c.	9	6
69	Empresa de transportes y servicios turismo peru 2000 s.a.	10	594
70	empresa de servicios múltiples espíritu santo s.c.r.l.	10 y 11	106
71	Empresa de transportes los fieles de Horacio Zevallos g s.a.c.	10	69
72	Empresa de transportes y servicios generales los ángeles de pariachi s.a.c.	10	126
73	Asociación de mototaxis service centro poblado la gloria - ate	10	32
74	Empresa de transportes y servicios múltiples 16 de junio s.a.c.	11	286
75	Empresa de transportes de servicios múltiples la arenera s.a.c.	11	300
76	Empresa de transportes múltiples de pasajeros Jesucristo es el señor s.r.l.	11	247

77	Empresa de transportes unidos 15 de julio s.a.c.	11	208
78	Empresa de transporte óscar Benavides huaycan s.a.c.	11	153
79	Empresa de transportes y servicios parque industrial s.a.c.	11	214
80	Empresa transportes y servicios tres de enero s.a.	11	191
81	Empresa de transporte luz de esperanza huaycan s.a.	11	111
82	Asociación de mototaxis unión progresista huaycan ate.	11	200
83	Empresa de transportes de mototaxis autodisa centro s.a.c.	11	105
84	Empresa de transportes escalera al éxito s.a.c.	11	160
85	La fraternidad – hc s.a.c.	11	122
86	Empresa de mototaxis unión progresista s.a.c.	11	18
87	Empresa de transportes múltiples	11	108



	unión progresistas s.a.		
88	Empresa de transportes joyitas hct del Perú s.a.c.	11	50
89	Empresa de transportes & servicios múltiples óscar Benavides huaycan s.a.c.	11	10
90	Ciudad de la esperanza s.a.c.	11	16
91	Empresa de transportes amarok a l s.a.c.	11	38
To tal de flota autorizada			12439

Tabla 1: *Personas jurídicas Autorizadas y sus flotas*

En el cuadro N° 01, se aprecia la cantidad de flota inscrita en el registro municipal del distrito de Ate, los mismos que son regulados y controlados de acuerdo a la Ordenanza N° 457-2017-MDA. Del mismo, cabe indicar que de acuerdo plan regulador vigente, se proyectó al año 2021 en un máximo de 13450 unidades vehiculares para satisfacer la demanda, pero hasta la actualizada la municipalidad del distrito de Ate ha autorizado 12439 unidades vehiculares, sobrando 1011 cupos por autorizar.

Asimismo, cabe adicionar que para ser autorizados los mototaxis, deben estar inscritos en las empresas jurídicas autorizadas, mencionada en el cuadro

N° 01, y del mismo modo, deben seguir los lineamientos descritos en el Decreto de Alcalde N° 007-2018-MDA y la Ordenanza N° 457-2017-MDA.

#### 4.3.Fiscalización

La fiscalización a los mototaxis se realiza en conformidad a las infracciones descritas en la Ordenanza N° 481-2019-MDA, que son impuestas en el situ por el Inspector Municipal de Transportes de Municipalidad distrital de Ate, con el apoyo del Policía Nacional de Perú, cuya clasificación de dichas infracciones son de tipo A, B y C. Del mismo modo, cabe adicionar que se realiza la acción de fiscalizar y controlar a los vehículos menores (mototaxis) en las 11 zonas de trabajo, a fin de ordenar el tránsito vehicular y reducir los posibles de accidentes de tránsito, tal como se detalla en las siguientes figuras:



*Figura 20:* Mercado de Santa Rosa (Zona 01)-Av. Los Lirios (Zona 02)



Figura 21: Av. Urubamba (Zona 3)-Av. Prolong. Javier Prado (Zona 04)



Figura 22: Av. Vista Alegre (Zona 05)-Av. Marco P. Llanos (Zona 06)



Figura 23: Av. Esperanza (Zona 07)-Amauta (Zona 08)



*Figura 24: Av. Estrella (Zona 09)-Av. Horacio Zevallos (Zona 10)*



*Figura 25: Huaycan (Zona 11)*

La Municipalidad distrital de Ate, vienen realizando la fiscalización de manera inopinada en las 11 zonas de trabajo, aplicando las infracciones en el situ intervenido, los mismos que son registrados en el sistema de fiscalización de transporte (SISFITRA) del área de datos y multas de la Subgerencia de Transito, Transportes y Vialidad de la entidad en mención.

#### **4.4. Análisis de las Infracciones**

Las infracciones están clasificadas en tres (03) tipos, de acuerdo a la Ordenanza N° 481-2019-MDA, tal como se detalla a continuación:

- Infracciones de la persona jurídica autorizada, representado por el código “A”.
- Infracciones del conductor autorizado, representado por el código “B”.
- Infracciones de la persona jurídica y del conductor no autorizado, representado por el código “C”.

##### **4.4.1. Infracción de Código A**

Son 26 tipos de infracciones dirigidas a la persona jurídica autorizada, para mayor detalle ver el anexo.

Asimismo, cabe precisar que actualmente la municipalidad distrital de Ate, no aplican dichas infracciones.

##### **4.4.2. Infracción de Código B**

Son 47 de tipos infracciones dirigidas al conductor autorizado, para mayor detalle ver el anexo.

Año 2017			Año 2018		
Nº	Código de Infracción	Cantidad de infracción	Nº	Código de Infracción	Cantidad de infracción
1	B-9	2804	1	B-9	1692
2	B-20	1740	2	B-7	810
3	B-5	1372	3	B-5	424
4	B-7	1149	4	B-20	251
5	B-18	472	5	B-16	192
6	B-16	402	6	B-18	122
7	B-33	332	7	B-39	79
8	B-39	197	8	B-14	50
9	B-13	188	9	B-1	46
10	B-14	171	10	B-41	44
11	B-34	166	11	B-40	37
12	B-24	109	12	B-13	31
13	B-26	73	13	B-24	31

14	B-19	47	14	B-33	24
15	B-15	26	15	B-26	18
16	B-35	23	16	B-34	15
17	B-4	11	17	B-8	14
18	B-2	9	18	B-35	10
19	B-27	9	19	B-15	9
20	B-36	7	20	B-4	10
21	otros	34	21	otros	37
Total de infracciones		9341	Total de infracciones		3946

Tabla 2: *Infracciones de tipo B del año 2017-2018*

De las 47 infracciones impuestas con mayor cantidad registrada en el sistema de fiscalización de transporte es de tipo B-9, lo cual está definido como “prestar el servicio sin portar y/o contar con cualquiera de los siguientes documentos vigentes: certificado de operación, carnet de educación vial, credencial de conductor y otros documentos habilitantes para prestar el servicio”. En el año 2017 siendo un total de 2804 infracciones impuestas y en el año 2018 un total de 1692 infracciones impuestas.

Asimismo, cabe resaltar que la infracción de código B-18, el mismo que está definido “prestar el servicio sin portar y/o contar cualquiera de los

siguientes documentos vigentes: licencia de conducir de la categoría que corresponda, SOAT o AFOCAT (CAT), tarjeta de identificación vehicular, carnet de educación vial, credencial de conductor y otros documentos habilitantes para prestar el servicio.”, en el año 2017 se encuentra en el quinto puesto de los rankins de las infracciones con 472 y en el año 2018 con registro de 122. Que fueron disminuyendo la contaminación sonora, ya que en el año 2015 según la INEI, indica que en la intersección de la Carretera Central con la Av. Central del distrito de Ate, el mismo que ocupa el tercer lugar con mayor contaminación sonora en toda la provincia Lima Metropolitana.

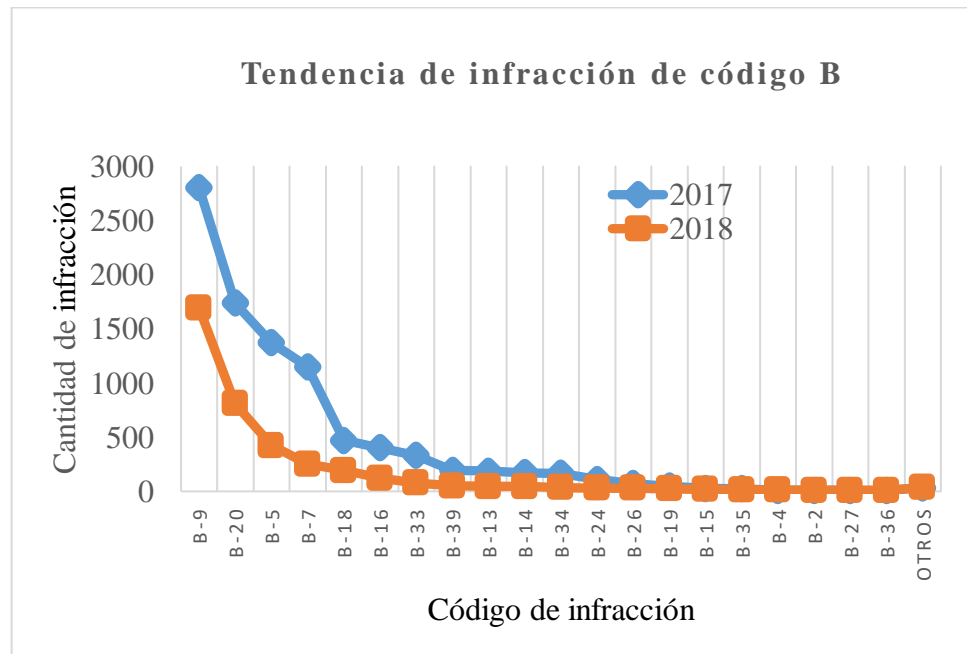


Figura 26: Vista de la tendencia de infracciones de código B

Como se aprecia en la tabla N° 01, la cantidad de infracciones registradas en el año 2017 es mayor que en el año 2018, lo cual es el reflejo de la imposición de infracciones.



#### 4.4.3. Infracción de Código C

Son 04 de tipos de infracciones dirigidas a la persona jurídica y al conductor no autorizado, para mayor detalle ver el anexo.

Año 2017			Año 2018		
Nº	Código de infracción	Cantidad de infracción	Nº	Código de infracción	Cantidad de infracción
1	C-2	1756	1	C-2	1534
2	C-3	5	2	C-3	2
<b>Total</b>		<b>1761</b>	<b>Total</b>		<b>1536</b>

Tabla 3: *Infracciones de tipo C del año 2017-2018*

De las 04 infracciones impuestas con mayor cantidad registrada en el sistema de fiscalización de transporte es de tipo C-2, lo cual está definido como “prestar el servicio de transporte público especial de pasajeros y carga en un vehículo menor motorizado y no motorizado sin estar inscrito en una persona jurídica debidamente autorizada por la autoridad municipal”, detecta a los informales. En el año 2017 siendo un total de 1761 infracciones impuestas y en el año 2018 un total de 1536 infracciones impuestas.

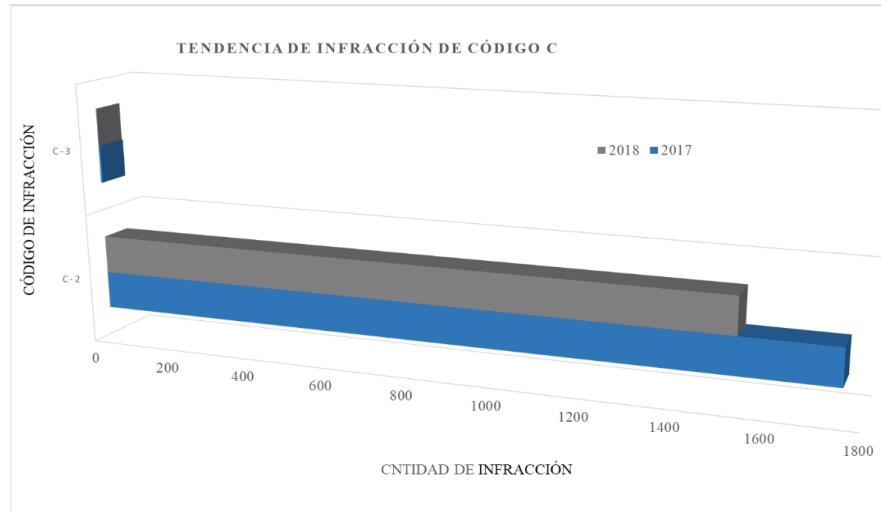


Figura 27: Vista de la tendencia de infracciones de código C

Como se aprecia en la tabla N° 02, la cantidad de infracciones registradas en el año 2017 es mayor que en el año 2018, lo cual es el reflejo de la imposición de infracciones.

#### 4.5. Análisis de infracciones de los códigos B y C.

Las infracciones más comunes registradas en los años 2017 y 2018 son de código B-9, C-2, B-20, B-7 y B-5, tal como se detalla a continuación:

N°	Código de Infracción	Cantidad	Descripción de la Infracción
1	B-9	4496	Prestar el servicio sin portar y/o contar cualquiera de los siguientes documentos vigentes: licencia de conducir de la categoría que corresponda, SOAT o AFOCAT (CAT), tarjeta

			de identificación vehicular, carnet de educación vial, credencial de conductor y otros documentos habilitantes para prestar el servicio.
2	C-2	3290	El conductor que preste el servicio especial en un vehículo menor destinado al transporte público especial de pasajeros y carga sin estar inscrito en una persona jurídica debidamente autorizada por la autoridad municipal (resolución de circulación y/o permiso de operación).
3	B-20	1991	Prestar el servicio sin estar uniformado y/o descuidando el aseo personal.
4	B-7	1959	Prestar el servicio y/o circular en vías no autorizadas (Metropolitanas, expresas, Arteriales y/o Colectoras) y/o vías peatonales.
5	B-5	1796	Por detenerse o estacionar a esperar pasajero y/o carga en paradero autorizado a otra persona jurídica o en lugar no autorizado para paradero.
6	OTROS	3052	
<b>TOTAL</b>		<b>16584</b>	

Tabla 4: Ranking de infracciones más comunes del año 2017 y 2018

Siendo un registro total de 16584 infracciones, de las cuales el mayor porcentaje tiene es el código B-9 con 27 %, seguidamente C-2 con 20% y así sucesivamente, tal como se aprecia en la siguiente figura:

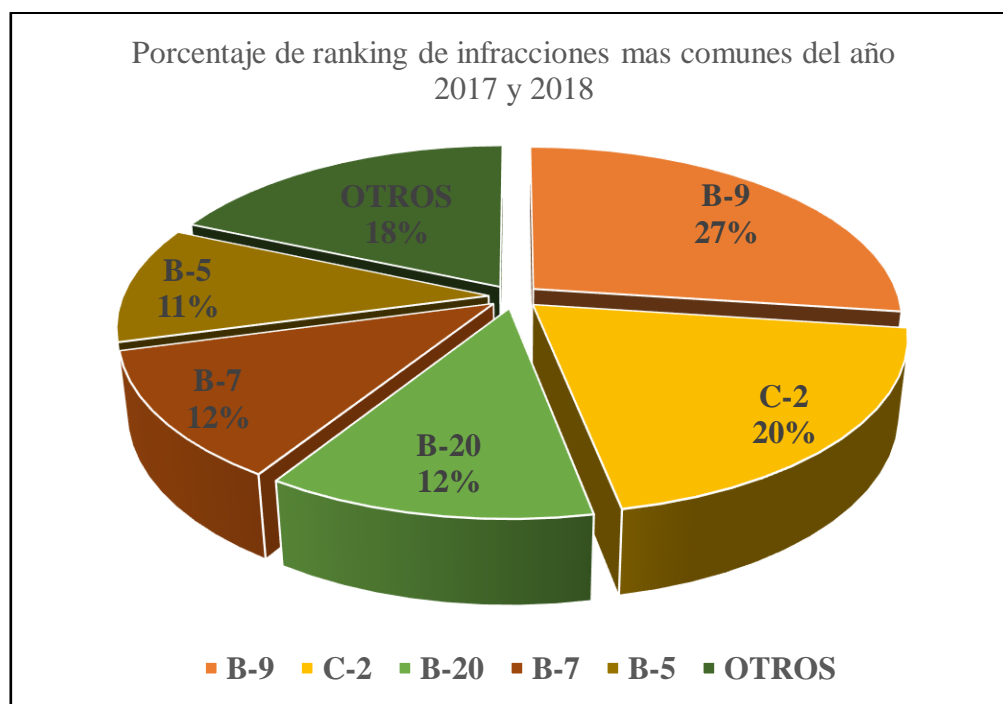


Figura 28: En porcentaje de infracciones de tipo C

La informalidad a través de control de las infracciones de los vehículos menores motorizados, fue reduciendo conforme va pasando años, tal como se detalla en el siguiente cuadro:

CÓDIGO DE INFRACCIÓN	AÑO	CANTIDAD DE INFRACCIÓN
C-2 (Prestar el servicio de transporte público especial de pasajeros y carga en un vehículo menor motorizado y no motorizado sin estar inscrito en una persona jurídica debidamente autorizada por la autoridad municipal)	2015	3111
	2016	2861
	2017	1761
	2018	1535

Tabla 5: Informalidad

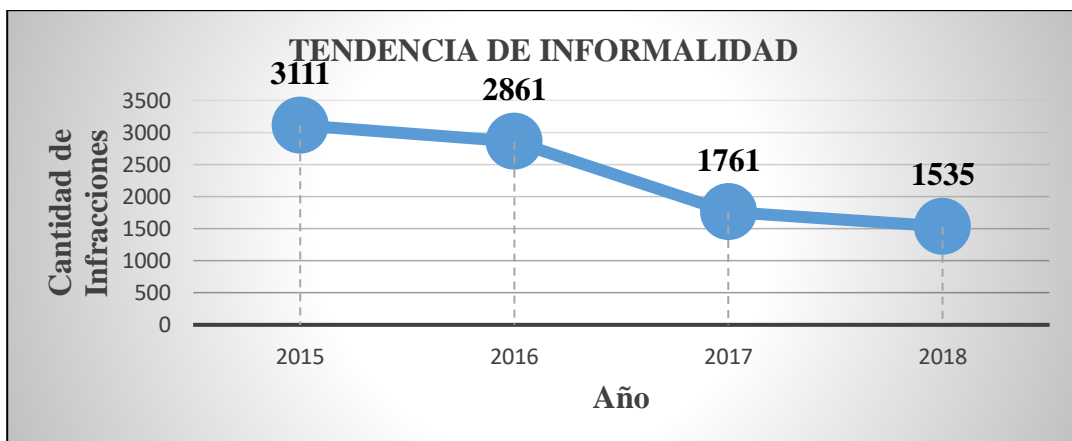


Figura 29: Tendencia de Informalidad

Asimismo, cabe indicar que la mayor infracción detectada es la C-2, los conductores se inscriben en una empresa formal para su operación por un mes, luego ya no renuevan y siguen circulando sin permiso, es ahí que los inspectores municipales juegan su papel de intervenir para hacer cumplir la norma vigente. Totalizando 3114 infracciones en el año 2015, 2861 infracciones en el año 2016, 1761 infracciones en el año 2017 y 1535 infracciones en el año 2018.

La tendencia de informalidad hasta la actualidad ha disminuido considerablemente a comparación a los otros años, tal como se vio en los párrafos precedentes.

## **V. Discusión de resultados**

La hipótesis general indica que, si existe el control de las infracciones, entonces la formalización de los vehículos menores en el distrito de Ate 2017-2018 aumenta, en ese sentido se admite la hipótesis, ya que las infracciones impuestas a los conductores de los mototaxis no autorizadas fueron disminuyendo conforme pasan los años, siendo 3111 infracciones en el año 2015, 2861 infracciones en el año 2016, 1761 infracciones en el año 2017 y 1535 infracciones en el año 2018.

Dicho resultado mencionado en el párrafo precedente guarda relación con lo que indica Ramírez (2014) en su estudio definido como “Elaboración del estudio técnico del parque automotor de vehículos menores en la ciudad de Huanta”, donde se define un conjunto de indicadores operacionales que permitan que la municipalidad distrital establezca un sistema de control y fiscalización de la oferta de vehículos menores. Debido que la fiscalización y control de los mototaxis son las herramientas para garantizar el orden y la formalidad, los mismos que nos ayudan aplicar el presente estudio, debido que es coherente con lo que se halla en el estudio.

Asimismo, cabe adicionar que la hipótesis específica, indica que si existe el control de las infracciones del tipo documentado, la formalización de los vehículos menores en el distrito de Ate-2017-2018 aumenta y si existe el control de las infracciones del tipo de contaminación ambiental, la formalización de los vehículos menores motorizados en el distrito de Ate-2017-2018 aumenta, en ese sentido la hipótesis se

admite, debido que la imposición de las infracciones han disminuido los accidentes de tránsito con este tipo de vehículos y del mismo modo se contribuye al medio ambiente.

Los resultados de la hipótesis específica, guarda relación con lo que indica Viva Travel Guides Perú (2010), el desfile constante de mototaxis-motocicletas con carros unidos a la parte trasera de pasajeros-asegura una serenata constante de ruido del motor y con lo que dice Lagos (2016), los mototaxis es un transporte local, novedoso y hasta sugería cierta sensación de solvencia económica y vanidad. En un inicio se usaba el término 'taxicholo' en alusión a sus choferes de origen provinciano, pero, paulatinamente, esta denominación discriminatoria fue perdiendo vigencia debido a que su uso se masificó a todos los sectores de la población que buscaban ganarse el pan cotidiano de manera independiente, los mismos que son acordes con lo que encuentra en el presente estudio.

## **VI. Conclusiones**

- Las infracciones de tipo informal en los años 2017 y 2018 se registraron 1761 y 1535 respectivamente, los mismos que fueron disminuyendo conforme se va aplicando dichas infracciones, por lo cual es necesario el control y la imposición de ellas, para reducir la informalidad de los vehículos menores motorizados en el distrito de Ate 2017-2018, toda vez que dichas acciones permitirá tener orden con el tránsito de mototaxis.
- Las infracciones del tipo documentado, quiere decir mototaxis perteneciente a una empresa formal que no cuenta con documentos básicos como es el soat y/o afocat, carnet de educación vial, credencial del conductor, tarjeta de identificación vehicular y por ocasionar un accidente de tránsito, se detectó en los años 2017 y

2018 un total de 9341 y 3946 infracciones respectivamente, por lo cual la formalización de los vehículos menores motorizados en el distrito de Ate-2017-2018, fue incrementado, siguiendo los lineamientos de las normas vigentes.

- Teniendo en cuenta que se detectó 472 y 122 infracciones de contaminación sonora en los años 2017 y 2018 respectivamente, es necesario el control y la imposición de ellas en los vehículos menores motorizados en el distrito de Ate-2017-2018, a fin de contribuir con el medio ambiente. Asimismo, cabe adicionar que las infracciones más comunes que se aplican en el transporte especial de vehículos menores motorizados en Ate 2017-2018, con los códigos de tipo B-9 (por no portar documentos), C-2 (por ser informal), B-20 (sin estar uniformado), B-7 (por circular en vías no autorizadas) y B-5 (por detenerse en paraderos no autorizados).

## **VII. Recomendaciones**

- Se deberá seguir imponiendo las infracciones a los vehículos menores (mototaxis) informales que circulan en las vías del distrito de Ate, a fin de optimizar el orden del tránsito de mototaxis. Asimismo, cabe adicionar que dichas acciones contribuirán en la inseguridad ciudadana.
- Se tendrá que tener mayor control a los vehículos menores (motoaxis) que son pertenecientes a una empresa formal, debido que con el tiempo no renuevan los documentos, lo cual es necesario en caso suceda un accidente de tránsito.
- Se exigirá que la Municipalidad distrital de Ate, deberá imponer más infracciones a los conductores de los vehículos menores (mototaxis) que generan contaminación sonora, previo un estudio en diferentes intersecciones del distrito en mención, del



mismo modo, se deberá realizar fiscalización de manera inopinada en las 11 zonas de trabajo, a fin de reducir la informalidad, accidentes de tránsito, contaminación sonora e contribuir en la inseguridad ciudadana.

## VIII. Referencias

Garay, L. y Salcedo, E. (2014). *Narcotráfico, Corrupción y Estados*. México: House Grupo.

Huanta, E. (2014). “*Elaboración del Estudio Técnico del Parque Automotor de Vehículos Menores en la Ciudad de Huanta*”. Huanta: Ramírez.

INIIT (2018). “*Estudio vehicular del servicio de Transporte de Pasajeros y Carga en vehículos menores y no motorizados en el Distrito de Ate-Plan Regulador*”. Municipalidad Distrital de Ate.

MTC (2010) DECRETO SUPREMO N° 055-2010-MTC. Leído 02-12-201 en <http://www.mtc.gob.pe/>

Ley General de Transporte y Tránsito N° 27181 (2009) *Competencia de fiscalización de las infracciones de tránsito art. 13-14-15-16*. Lima: El Peruano.

Lagos, L. (2016) *El Imperio de las Mototaxis*. Leído 23-01-2016 en <http://www.elperuano.com.pe/>

Reglamento Nacional de Tránsito (2009) *Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito*. D.S. 033-2001-MTC y modificatorias. D.S.016-2009-MTC. Lima.

VIVA TRAVEL, (2010) Guides Peru. Leído 27-09-2010 En <http://www.vivatravelguides.com/>

## IX. Anexos

<b>INFRACCIONES DE CÓDIGO A</b>		
<b>CÓDIGO</b>	<b>CALIFICACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA INFRACCIÓN</b>
A-1	Grave	Por permitir la prestación de servicio en vehículo menor que no se encuentre debidamente registrado o autorizado
A-2	Muy grave	Prestar el servicio de transporte público especial de pasajeros y carga en vehículos menores motorizados y no motorizados con la resolución de circulación vencida.
A-3	Muy grave	Por transferir la resolución de circulación o permiso de operación.
A-4	Muy Grave	Prestar el servicio de transporte público especial de pasajeros y carga en vehículos menores motorizados y no motorizados con la resolución de circulación o permiso de operación suspendida y/o cancelada para prestar el

		servicio de transporte público en vehículos menores.
A-5	Muy grave	Prestar el servicio con conductores que no cuenten y/o porten su licencia de conducir, con la clase o categoría exigida, SOAT o AFOCAT (CAT), certificado de aprobación de inspección técnica vehicular, tarjeta de identificación vehicular, carnet de educación vial, credencial de conductor y otros documentos habilitantes para prestar el servicio.
A-6	Muy grave	Proporcionar información falsa o presentar documentación fraudulenta de la persona jurídica a la autoridad competente.
A-7	Grave	Permitir que uno o más vehículos con los que presta el servicio de transporte sea conducido por persona que no cuente con la capacitación establecida (curso de educación y seguridad vial), o con los programas de capacitación de conductores que disponga la municipalidad.
A-8	Grave	Por no mantener y controlar adecuadamente los paraderos autorizados, así como el aseo del área aledaña según las disposiciones de la municipalidad.

A-9	Grave	Por no informar dentro del plazo de 05 días hábiles, toda modificación que altere la información contenida en la resolución de circulación o certificado de operación o la ocurrencia de un accidente de tránsito con consecuencias de lesiones graves o muy graves incurrida por los conductores afiliados a la empresa.
A-10	Grave	Por permitir que sus conductores inhabilitados presten servicio de transporte en vehículo menor en el distrito
A-11	MUY Grave	Cuando uno o más conductores afiliados a la persona jurídica hayan agredido de forma física y/o verbal al Inspector Municipal de Transporte, autoridad municipal y/o policial.
A-12	Grave	Por permitir el estacionamiento en paraderos autorizados en mayor cantidad de unidades que las autorizadas en la resolución de circulación.
A-13	Grave	Por no informar la incorporación, disminución y/o sustitución de conductores y/o vehículos de acuerdo a las disposiciones que emanen de la municipalidad.

A-14	Muy grave	Por permitir estacionarse en paradero autorizado a otra persona jurídica, por estacionarse en paradero no autorizado o prestar el servicio en zonas no autorizadas en su Resolución de Circulación.
A-15	Grave	Por permitir recoger pasajeros en vías o zonas no autorizadas en su Resolución de Circulación
A-16	Muy grave	Permitir que un conductor siga prestando el servicio en vehículo menor, luego de haber ocasionado por segunda vez un accidente de tránsito con consecuencias de lesiones graves o muy graves, previa denuncia ante autoridad competente
A-17	Grave	No entregar información cuando la autoridad municipal se lo requiera
A-18	Muy Grave	Por permitir que unidades vehiculares se encuentren en mal estado o por no mantener las condiciones exigidas por la normatividad vigente
A-19	Muy Grave	Por permitir que menores de edad manejen vehículos afiliados a la Persona Jurídica autorizada y/o que los conductores manejen bajos los efectos del alcohol, drogas

		y/o sustancias tóxicas.
A-20	Muy Grave	Por no ocupar y/o prestar el servicio en el paradero(s) autorizado(s) en su Resolución de Circulación, previa constatación de personal de la SGCTSV.
A-21	Muy Grave	Por permitir que los vehículos porten lunas y/o micas polarizadas, oscurecidas, o pintadas con adornos, objetos, sea de manera parcial o total, que impida la visibilidad del conductor y/o pasajero o en cualquier parte del vehículo tenga lemas, dibujos o figuras que atenten las buenas costumbres.
A-22	Muy Grave	Por permitir prestar el servicio en vías no autorizadas (Metropolitanas y/o expresas, y/o Arteriales y/o Colectoras) y/o vías peatonales.

<b>INFRACCIONES DE CÓDIGO B</b>		
<b>CÓDIGO</b>	<b>CALIFICACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA INFRACCIÓN</b>
B-1	Grave	Que el conductor de un vehículo menor destinado al transporte público especial de pasajeros y carga preste el servicio sin estar autorizado por la autoridad competente (registro y credencial, y/o sin estar habilitado para prestar el servicio de transporte público de pasajeros en vehículos menores.
B-2	Muy Grave	Abandonar el lugar de la intervención dejando su vehículo y documentos que lo identifican con el Inspector Municipal de Transporte, evadiendo la imposición de la sanción administrativa.
B-3	Muy grave	Presentar documentación falsa, fraudulenta, enmendado y/o adulterado al inspector municipal de Transporte (licencia de conducir, credencial de conductor, AFOCAT (CAT), permiso de operación, tarjeta de identificación vehicular, resolución de circulación y otros documentos habilitantes para prestar el servicio)



B-4	Muy grave	Cuando el conductor no cumpla con realizar las indicaciones dadas por el Inspector Municipal de Transporte de detenerse, o deteniéndose se niegue a proporcionar la documentación exigida o se niegue a identificarse.
B-5	Muy Grave	Por detenerse o estacionar a esperar pasajero y/o carga en paradero autorizado a otra persona jurídica o en lugar no autorizado para paradero.
B-6	Grave	Prestar el servicio de transporte sin haber realizado la capacitación establecida (Curso de Educación y Seguridad Vial).
B-7	Muy Grave	Prestar el servicio y/o circular en vías no autorizadas (Metropolitanas, expresas, Arteriales y/o Colectoras) y/o vías peatonales.
B-8	Muy grave	Prestar el servicio especial llevando personas en la parte exterior de la carrocería del vehículo menor.
B-9	Muy Grave	Prestar el servicio sin portar y/o contar cualquiera de los siguientes documentos vigentes: licencia de conducir de la categoría que corresponda, SOAT o AFOCAT (CAT), tarjeta de identificación vehicular, carnet de educación vial, credencial de conductor y otros

		documentos habilitantes para prestar el servicio.
B-10	Muy grave	Prestar el servicio en vehículo menor con el logotipo de una persona jurídica que ha sido dado de baja, o distinta a la cual se encuentra registrado dicho vehículo.
B-11	Muy grave	Por ofrecer dinero, objetos, dádivas, prendas, regalos u otros beneficios al Inspector Municipal de Transporte, antes, durante o después de la Intervención, con el objeto de evitar la imposición de una sanción.
B-12	Muy Grave	Recoger pasajeros a menos de 40 metros lineales de una zona o zonas de estacionamiento y/o anexos autorizado a otra persona jurídica.
B-13	Muy Grave	Prestar el servicio en vehículo menor y/o tolva(carga) transportando una o más personas al costado del conductor.
B-14	Muy Grave	Abandonar el lugar de la intervención con su vehículo menor dejando los documentos que lo identifican con el Inspector Municipal de Transporte, evadiendo la imposición de la sanción administrativa y/o aplicación de la medida preventiva que corresponda.

B-15	Muy Grave	Abandonar el lugar de la intervención dejando su vehículo menor y sin haberse identificado ante el Inspector Municipal de Transporte, evadiendo la imposición de la sanción administrativa.
B-16	Grave	Por no mantener vigente los colores característicos de la flota autorizada e identificada y/o por no mantener en buen estado de conservación el vehículo (deteriorado, antihigiénico entre otros) y/o no mantener las características autorizadas.
B-17	Muy grave	Agredir verbal, moral o físicamente al pasajero, previa verificación del inspector municipal de transporte o autoridad policial.
B-18	Grave	Por conducir vehículo menor que porte equipos de sonido, auto-radio, parlantes o similares, sea de cualquier tamaño, se encuentren estos encendidos o apagados.
B-19	Grave	Prestar el servicio sin las luces reglamentarias establecidas en el RNV, o teniéndolas, éstas se encuentran apagadas en horario nocturno y/o se encuentran deterioradas.

B-20	Leve	Prestar el servicio sin estar uniformado y/o descuidando el aseo personal.
B-21	Muy grave	Transferir la credencial de conductor autorizado y/o sticker vehicular y/o certificado de operación a otro conductor y/o vehículo menor.
B-22	Muy grave	Conducir bajo los efectos del alcohol, drogas y/o sustancias tóxicas.
B-23	Leve	Prestar el servicio en vehículo menor, sin las dimensiones reglamentarias de los tapabarros de los neumáticos.
B-24	Grave	Prestar el servicio en vehículo menor sin que éste cuente con parabrisas delantero de acuerdo al reglamento nacional de vehículos, o éste se encuentre trizado en forma de telaraña, de tal manera que impida la visibilidad del conductor.
B-25	Grave	Prestar el servicio en vehículo menor, negándose a recoger y/o transportar escolares, ancianos, mujeres en estado de gestación, personas con bebés en brazos o con discapacidad.

B-26	Grave	Prestar el servicio en vehículo menor, deteniendo o estacionando su vehículo para embarcar o desembarcar pasajeros y/o carga en vías declaradas como zonas rígidas.
B-27	Grave	Prestar el servicio en vehículo menor, transportando mercancías sin las señales o dispositivos de seguridad requeridos por el reglamento nacional de tránsito y/o sin asegurar de forma adecuada evitando que se caiga o desplace del Vehículo menor.
B-28	Muy grave	Que un menor de edad maneje un vehículo menor sin tener autorización especial.
B-29	Muy grave	Prestar el servicio en vehículo menor luego de haber ocasionado por segunda vez un accidente de tránsito con consecuencia de lesiones graves o muy graves, previa denuncia ante autoridad competente.
B-30	Grave	Prestar el servicio excediendo la capacidad del vehículo, personas y carga, consignadas en la tarjeta de identificación de la unidad vehicular
B-31	Grave	Prestar el servicio en vehículo menor excediendo la velocidad permitida

B-32	Grave	Prestar el servicio en vehículo menor sin el pintado de placas laterales y/o posteriores, y/o código de la persona jurídica, sin exhibir la razón social y el código de la zona de trabajo.
B-33	Grave	Prestar el servicio en vehículo menor sin colocar en el interior del vehículo autorizado y en lugar visible para el usuario, la placa de rodaje del vehículo
B-34	Grave	Prestar el servicio en vehículo menor, sin que éste cuente en la parte lateral y/o posterior las cintas retroreflectivas, conforme a las especificaciones establecidas en el reglamento nacional de vehículos y ordenanza municipal
B-35	Grave	Por prestar servicio con vehículo menor en lugares o zonas de trabajo no autorizadas.
B-36	Muy grave	Por agredir moral, verbal o físicamente al Inspector Municipal de Transporte y/o autoridad policial y/o municipal.
B-37	Grave	Por prestar el servicio alterando el orden público y/o tranquilidad pública con ruidos molestos.

B-38	Grave	Por estacionar el vehículo en el paradero excediendo la capacidad máxima permitida en la resolución de circulación o permiso de operación
B-39	Grave	Prestar el servicio en el vehículo menor sin placa de rodaje y/o placa distinta a la original
B-40	Muy Grave	Prestar el servicio cuando se encuentre suspendido y/o cancelado la Resolución de Circulación o permiso de operación de la persona jurídica a la que se encuentre afiliado.
B-41	Muy Grave	Prestar el servicio en vehículo menor sin portar con el Certificado de aprobación de Inspección Técnica Vehicular

<b>INFRACCIONES DE CÓDIGO B</b>		
<b>CÓDIGO</b>	<b>CALIFICACIÓN</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LA INFRACCIÓN</b>
C-1	Muy grave	La persona jurídica que preste el servicio de transporte público especial de pasajeros y/o carga en vehículos menores motorizados y no motorizados sin estar autorizado y sin contar con resolución de circulación y/o permiso de operación
C-2	Muy grave	El conductor que preste el servicio especial en un vehículo menor destinado al transporte público especial de pasajeros y carga sin estar inscrito en una persona jurídica debidamente autorizada por la autoridad municipal (resolución de circulación y/o permiso de operación)
C-3	Muy Grave	Persona Jurídica y/o conductor que de forma organizada y/o de manera individual atenta o altera el orden público, fomentando el desorden, caos y desacato a las normas municipales y/o causa agresión física y/o verbal a los funcionarios y/o servidores públicos y/o terceros.





<b>Matriz de Consistencia</b>			
<b>Problema</b>	<b>Objetivos</b>	<b>Hipótesis</b>	<b>Metodología</b>
<b>1. Problema Principal</b>	<b>1. Objetivo General</b>	<b>1. Hipótesis General</b>	Se trata de una investigación transversal, descriptiva y analítica, ya que busca especificar propiedades y características de fenómenos que se someten al análisis. Este método nos permite conocer más del objeto de estudio, con lo cual se puede explicar, hacer analogías, comprender mejor su comportamiento y establecer nuevas teorías.
¿Cómo la falta de control de las infracciones, perjudica en la formalización de los vehículos menores en el distrito de Ate 2017-2018?	Establecer la influencia de la formalización de vehículos menores a través del control de infracciones en el distrito de Ate 2017-2018, con la finalidad de contribuir con el ordenamiento de mototaxis.	Si existe el control de las infracciones, entonces la formalización de los vehículos menores en el distrito de Ate 2017-2018 aumenta.	
<b>2. Problemas Secundarias</b>	<b>2. Objetivos Específicos</b>	<b>2. Hipótesis Secundarias</b>	
a) ¿Cómo la falta de control de las infracciones del tipo documentado, perjudica en la formalización de los vehículos menores en el distrito de Ate-2017-2018?	a) Determinar la relación entre el control de las infracciones del tipo documentado y la formalización de los vehículos menores en el distrito de Ate-2017-2018, con la finalidad de contribuir con el ordenamiento de mototaxis.	a) Si existe el control de las infracciones del tipo documentado, la formalización de los vehículos menores en el distrito de Ate-2017-2018 aumenta.	
b) ¿Cómo la falta de control de las infracciones del tipo de contaminación ambiental, perjudica en la formalización de los vehículos menores en el distrito de Ate-2017-2018?	b) Verificar la relación entre el control de las infracciones del tipo de contaminación ambiental y la formalización de los vehículos menores en el distrito de Ate-2017-2018, con la finalidad de contribuir con el ordenamiento de mototaxis.	b) Si existe el control de las infracciones del tipo de contaminación ambiental, la formalización de los vehículos menores en el distrito de Ate 2017-2018 aumenta.	
c) ¿Cómo la falta de control de las infracciones más comunes que se aplican, perjudica en la formalización de los vehículos menores en el distrito de Ate 2017-2018?	c) Establecer las infracciones más comunes que se aplican a los vehículos menores en el distrito de Ate 2017-2018, con la finalidad de contribuir con el ordenamiento de mototaxis.	c) Si existe el control de las infracciones más comunes que se aplican, la formalización de los vehículos menores en el distrito de Ate 2017-2018 aumenta.	