

La Puesta en Valor de la Ley General de Transporte Terrestre en los Pobladores de Huanta, 2023

The Enhancement of the General Law of Land Transportation in the Residents of Huanta, 2023

P: 14 - 20

-  Aldahir Cardozo-Muchari
Universidad Nacional Autónoma de Huanta, Perú
-  Juan Alexander Parodi Carro
Universidad Cesar Vallejo, Perú
-  Ulises Martin Miranda Correa
Universidad San Martin de Porres, Perú
-  Manuel Alberto Luis Manrique Nugent
Universidad Nacionalidad Autónoma de Huanta, Perú

Resumen

El propósito de este trabajo fue centrado en caracterizar la puesta en valor de la ley general de transporte terrestre en los pobladores de Huanta, Ayacucho, Perú. La investigación corresponde a un método cuantitativo. (Héctor Cárcamo Vásquez, 2009) La presente Ley decreta la orientación general, organizacional y reglamentaria del transporte terrestre que rige en todo el territorio peruano (Palma, 2022). Ley general de transporte y tránsito terrestre N. 27181, incorporada por decreto de urgencia N. 019-2020, 4-A-1 establece diversos obstáculos para que ciertas personas naturales y jurídicas obtengan derechos de dominio autorizados para la asistencia de servicios de transporte o auxiliares mientras la injerencia estaría justificada en la protección de los referidos derechos constitucionales (Chafloque Tullume, 2022). El transporte en el Perú se rige bajo los principios del libre mercado, con facilidades legales para permisos y servicios de Ley N° 27181, que establece los criterios económicos, organizativos y normativos generales del transporte y tránsito por carretera y se aplica en todo el territorio de la República. El transportista, cumpliendo los requisitos reglamentarios como seguridad, estado técnico del vehículo, sin monopolización o estandarización de precios, tiene la oportunidad de acceder, previa autorización, en vías no saturadas, de acuerdo con los servicios prestados que son en zonas o caminos clasificados como saturados (Risco, 2020). Entonces una de las críticas hacia los pobladores huantinos es que puedan poner en práctica el buen manejo del reglamento general de transporte, para así dejar de estar cometiendo accidentes por la misma imprudencia del conductor.

Palabras claves: Población, transporte, reglamento, permisos, libre mercado.

Abstract

The purpose of this work was focused on characterizing the value of the general law of land transportation in the inhabitants of Huanta, Ayacucho, Peru. The research corresponds to a quantitative method. (Héctor Cárcamo Vásquez, 2009) This law decrees the general, organizational and regulatory orientation of land transportation that governs the entire Peruvian territory (Palma, 2022). General Law of Land Transportation and Transit N. 27181, incorporated by Emergency Decree N. 019-2020, 4-A-1 establishes various obstacles for certain natural and legal persons to obtain authorized domain rights for the assistance of transportation or auxiliary services while the interference would be justified in the protection of the referred constitutional rights (Chafloque Tullume, 2022). Transportation in Peru is governed under free market principles, with legal facilities for permits and services under Law No. 27181, which establishes the general economic, organizational and regulatory criteria for road transportation and transit and applies throughout the territory of the Republic. The transporter, complying with regulatory requirements such as safety, technical condition of the vehicle, without monopolization or price standardization, has the opportunity to access, with prior authorization, on non-saturated roads, according to the services provided that are in areas or roads classified as saturated (Risco, 2020). So one of the criticisms to the people of Huanta is that they should put into practice the good management of the general transportation regulations, in order to stop committing accidents due to the same recklessness of the driver.

Keywords: Population, transport, regulation, permits, free market.

Abstrato

O objetivo deste trabalho se concentrou em caracterizar o aprimoramento da lei geral de transporte terrestre nos residentes de Huanta, Ayacucho, Peru. A pesquisa corresponde a um método quantitativo. (Héctor Cárcamo Vásquez, 2009) Esta Lei decreta a orientação geral, organizacional e regulatória do transporte terrestre que rege todo o território peruano (Palma, 2022). A Lei Geral de Transportes e Trânsito Terrestre nº 27.181, incorporada pelo decreto emergencial nº 019-2020, 4-A-1, estabelece diversos obstáculos para que determinadas pessoas físicas e jurídicas obtenham direitos de domínio autorizados para atendimento de serviços ou auxiliares de transporte enquanto a interferência seria justificada na proteção dos referidos direitos constitucionais (Chafloque Tullume, 2022). O transporte no Peru é regido pelos princípios do mercado livre, com facilidades legais para licenças e serviços sob a Lei nº 27.181, que estabelece os critérios econômicos, organizacionais e regulatórios gerais para o transporte rodoviário e trânsito e é aplicada em todo o território da República. O transportador, cumprindo requisitos regulamentares como segurança, estado técnico do veículo, sem monopolização ou uniformização de preços, tem a oportunidade de aceder, com autorização prévia, a estradas não saturadas, de acordo com os serviços prestados, que se encontrem em zonas ou estradas classificadas como saturado (Risco, 2020). Assim, uma das críticas aos moradores de Huantinos é que eles podem colocar em prática a boa gestão das normas gerais de transporte, para não cometerem acidentes pela mesma imprudência do motorista.

Palavras-chave: População, transporte, regulamentos, licenças, mercado livre.

Publicado: 01/12/2023
Aceptado: 29/11/2023
Recibido: 08/09/2023

Open Access

Scientific article

 <https://doi.org/10.47422/ac.v4i4.156>

Este artículo es publicado por la Revista de Investigación Científica y Tecnológica Alpha Centauri, Professionals On Line SAC. Este es un artículo de acceso abierto, distribuido bajo los términos de la Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>) que permite compartir (copiar y redistribuir el material en cualquier medio o formato) y adaptar (remezclar, transformar y construir a partir del material) para cualquier propósito, incluso comercialmente.

INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tránsito que ocurren a nivel mundial son 1.3 millones de casos aproximadamente anualmente, los cuales causan numerosas víctimas mortales, el grupo etario que más pierde la vida por esta causa oscila entre los 15 a 29 años, es imperativo precisar que en los accidentes de tránsito no siempre las víctimas mortales son los pasajeros del vehículo, sino en la estadística también se considera a los peatones que producto de la colisión se ven afectados (OMS, 2022). En el país el 2022, la tasa de mortalidad más alta luego de dos años de confinamiento por la pandemia, por cada 100.000 habitantes; 254.79 ciudadanos habían sufrido un accidente de tránsito. En ese año, en total los accidentes de tránsito en el Perú fueron 83881, con un resultado de 53544 heridos y 3.312 muertes. (Forbes, 2023).

Durante el período de 2017 al 2021, el índice de accidentes aumento exponencialmente (exceptuando 2020 por la pandemia y los muertos subsecuentes). Para prevenir accidentes viales, el gobierno debe aprobar y hacer cumplir leyes para acreditar la seguridad en las carreteras, en los vehículos y asimismo con los usuarios de los vehículos menores y mayores. Solo el 15% de algunos países cuentan con leyes asociadas con los 5 factores de riesgo de velocidad, conducción en estado etílico, cascos de motocicleta, cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil (DP, 2022).

Se debe tener en cuenta el impacto de la regulación del transporte, que en distintos casos puede ser neutral o contrario a las expectativas, reduciendo total o parcialmente los beneficios de la regulación. Este fenómeno conocido como efecto Peltzmann, se observó al comparar los accidentes de tránsito en los EE. UU. antes y después de la introducción de los cinturones de seguridad.

Este efecto sugiere que el uso del cinturón de seguridad fomenta el comportamiento arriesgado del conductor y transfiere el mayor peligro de lesiones a los peatones. (Angel, 2022).

El objetivo de este estudio fue determinar con precisión las normas legales que regulan el tema de seguridad vial y transporte relacionadas con la cautela de los accidentes de tránsito y la reducción de los daños causados por los mismos, tal como señala (Domínguez, 2017) sobre la importancia de toda regulación en relación al transporte debe abordar la

prevención de la conducta imprudente del conductor a fin de evitar accidentes de tránsito en el país.

MARCO TEÓRICO

Se revisaron las normas de tránsito relacionadas con el transporte y la seguridad vial emitidas por el Gobierno Peruano durante los últimos 15 años, seleccionando equipos aplicables a nivel nacional y vinculando a 5 factores de riesgo para prevenir lesiones por accidentes (DP, 2022).

Se constató que la administración de turno aprobara diversas normas que regulan el transporte terrestre en el país. Tal como la Ley N. 27181 La Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, establece la jurisdicción y competencia de la autoridad responsable, la matriculación obligatoria de los vehículos y el seguro indispensable de accidentes de tránsito, es importante acotar que esto se implementó en el año 2002 (MTC, 2020).

Las normas nacionales de tránsito por carretera aprobadas en 2001 incluyen el uso necesario de cinturones de seguridad para los pasajeros de los asientos delanteros, restricciones de uso y funciones de señalización vial. La norma fue enmendada en 2006 para agregar el uso obligatorio de cinturones de seguridad traseros en automóviles privados y vehículos de pasajeros interurbanos (MTC, 2020).

Antecedentes Internacionales.

(Zárate et. al, 2017). Sostienen que por la falta de armonización en el tránsito entre todos sus componentes, como conductores de vehículos motorizados y eco-amigables (bicicletas, Scooter, etc.), peatones, autoridades reguladoras o fiscalizadoras, conlleva a una convulsionada coexistencia el cual tiene como desenlace un pésimo sistema integral de transporte, donde cada quien vela por sus interés, sin embargo, señala que en los países donde el tránsito es ordenado y los accidentes no son frecuentes es donde si se realizó esta armonización, concluye señalando los hallazgos más inquietantes en el caso de los conductores los cuales son: a) el estrés experimentado al conducir, b) la justificación de sus maniobras arriesgadas y c) la discordancia con las normas de tránsito.

(Arias, et al, 2021) Sostiene que el avance de las políticas de transporte, en calidad de una intervención en el espacio público, impone a los múltiples actores la responsabilidad de participar activamente. Esto se debe a la pluralidad de aspectos que ejercen un impacto significativo en la movilidad (legales, ambientales, salubres, etc), por lo que se requiere la

inclusión de elementos que respeten los derechos y obligaciones inherentes a los individuos, permitiéndoles coexistir de manera respetuosa y conforme a la normativa dentro de la sociedad, concluye que sugiere que los programas ministeriales o los servicios de atención primaria establezcan iniciativas de apoyo dirigidas a los conductores afectados por los problemas previamente mencionados. Esto involucra promover la adhesión a un estilo de vida saludable o tratamientos integrales por lo que, en consecuencia, es posible reducir los accidentes de tránsito.

Antecedentes Nacional.

“Temas clave de la política de estado en materia de seguridad del transporte y atención integral a los afectados de accidentes de tránsito en Lima 2012-2013.” (Ernesto, 2015).

Uno de los mayores problemas asociados al aumento de la inseguridad vial es el aumento de accidentes de tránsito. Según la previsión de la Organización Mundial de la Salud, en 2020 se prevé que los accidentes de tráfico ocupan el sexto lugar entre las principales causas de muerte en el mundo, ocupan el tercer lugar entre las causas de pérdida de AVAD y se conviertan en una de las principales causas de muerte en el mundo. La segunda causa principal de pérdida en países son los lugares de bajos y medianos ingresos para Perú, este aumento significa que un problema ya importante se está agravando. (Transporte, 2018)

El conocimiento es parcial o casi nulo de las normas de tránsito. La gente común tiene información casi nula del orden público o las normas de tránsito, así como los peatones, motoristas y víctimas de accidentes de tráfico. Los conductores admiten que son responsables en los accidentes de tránsito por no seguir las reglas de tránsito (generalmente la excedencia de velocidad), pero los peatones también son negligentes por no seguir las reglas pertinentes. Además de no saber o no querer cumplir, las personas afectadas a menudo no saben qué leyes protegen sus derechos humanos básicos. (Ártica, 2016).

La respuesta a estas conclusiones es que no existe una adecuada coordinación entre las unidades estructurales del departamento de control, seguimiento y evaluación de tránsito y tránsito de vehículos. Esta situación se evidencia en la ausencia de un marco legal que fomente la cooperación y la capacidad de respuesta a la asistencia técnica, y se ve agravada por la falta de una política pública preparada para abordar este tema. (MTC, 2020)

La falta de información oficial, la desinformación del público, la infraestructura insuficiente para el transporte de vehículos y el aumento del número de vehículos contribuyen indirectamente a este problema, ya sea por dificultar la creación de un sistema coordinado, o por la aparición junto con el hecho que los recursos públicos siguen fragmentados (Ártica, 2016).

Puesta en valor de la ley general de transporte terrestre en el Perú.

La ley establece que la fecha del 24 de diciembre de 2020, la ley N. 31096, solicita que los autos colectivos oficiales terrestres, establezcan las reglas nacionales colectivas del transporte terrestre aprobadas por la ley superior, 058-2003-MTC. (MTC, 2020).

Del mismo modo, en la primera ley complementaria N. 31096. Se decide que el poder administrativo se rige dentro de los 30 días calendario sin distorsionar el espíritu del mismo. (MTC, 2020)

Sobre la resolución ministerial 029-2021-MTC/01.02, esta fue publicada el 24 de enero de 2021 donde señala que la supervisión temporal de los servicios de transporte terrestre debe aprobarse conforme los permisos establecidos en el acto N. 31096 para poder acceder a las obligaciones y permisos. Las condiciones de salud y seguridad son importantes para mermar la delincuencia y los accidentes, que podría acarrear sanciones de los servicios temporales de transporte terrestre. (MTC, 2020)

Para la conformación normativa de la regulación del transporte y tránsito terrestre, nos basamos en las siguientes legislaciones: Ley N°29158 - Ley de ejecución orgánica, la Ley N°29370 - Organización del Ministerio de Transporte y Comunicación y Legislación funcional; Ley N°27181 - Ley de Transporte y Tránsito Terrestre; y la Ley N°31096 requiere el monto N. 28972. La ley determina el estudio del transporte terrestre hacia los pasajeros en automóviles y colectivos.

Ley general de transporte terrestre: Ley N° 27181, que establece los criterios económicos, organizativos y normativos generales del transporte y tránsito por carretera que se aplica en todo el territorio de la República. (El Peruano, 2020)

Ley N° 27189, presente ley que tiene por objeto reconocer y regular la naturaleza y características de los servicios de transporte público especial de viajeros en vehículos pequeños, mototaxis y vehículos similares, vehículos auxiliares y auxiliares de apoyo a los vehículos de carretera. (El Peruano, 2020)

Transporte terrestre turístico: Una de las preguntas surgen porque uno de los principales problemas es la escasez y falta de interés hacia los servicios de transporte turístico terrestre, donde las autoridades gubernamentales controlan este mercado, así como el transporte terrestre (Caisabanda, 2015).

El turismo no se considera parte integral de las instalaciones de transporte, porque la alianza de operadores en este campo es invaluable porque incluyen un grupo muy pequeño y otra razón principal son los libros y reglamentos nacionales de turismo que no se corresponden con la realidad. Desarrollar el turismo en el país con la utilidad del transporte por carretera de turistas relacionados con el turismo (Caisabanda, 2015).

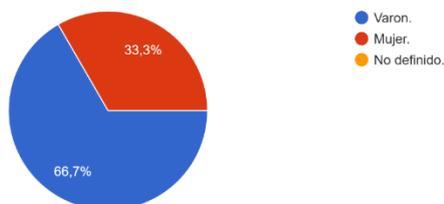
Por ellos se debe revisar leyes, reglamentos y códigos específicos que rigen el transporte terrestre en el contexto del turismo, esto puede incluir legislación nacional, regional o local que afecte a los proveedores de transporte turístico.

MATERIALES Y MÉTODOS

Esta sección muestra el tipo de investigación cuantitativa, el método tuvo un enfoque de cuestionario para poder realizar la investigación y poder saber el nivel de conocimiento que tienen los pobladores de Huanta sobre la Ley General de Transporte Terrestre.

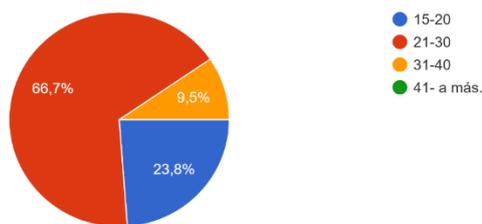
RESULTADOS

¿De que sexo es usted?
21 respuestas



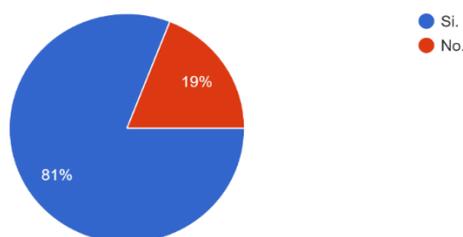
Fuente: Elaboración propia

¿Edad?
21 respuestas



Fuente: Elaboración propia

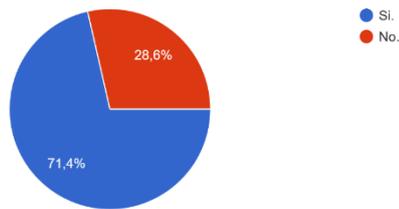
¿Se siente satisfecho al vivir en Huanta?
21 respuestas



Fuente: Elaboración propia

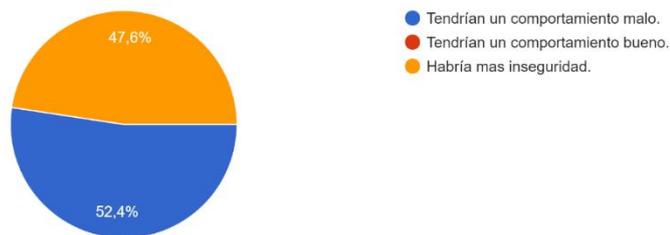


¿Tiene conocimiento sobre la Ley General de Transporte Terrestre?
21 respuestas



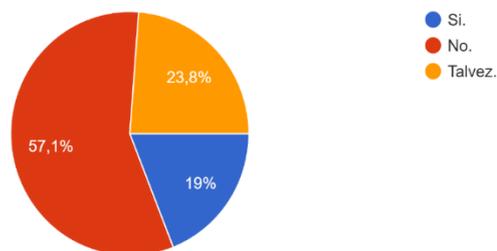
Fuente: Elaboración propia

¿Si esta ley no existiera cual cree usted que seria el comportamiento de los conductores?
21 respuestas



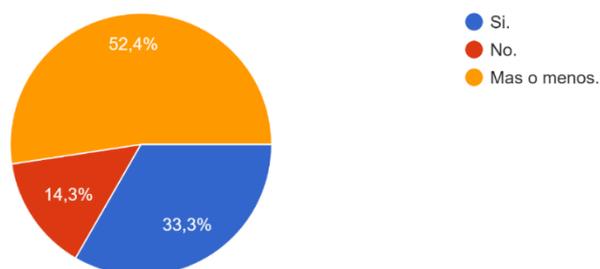
Fuente: Elaboración propia

¿En la población de Huanta cree usted que todos los conductores tienen conocimiento de la Ley General de Transporte terrestre?
21 respuestas



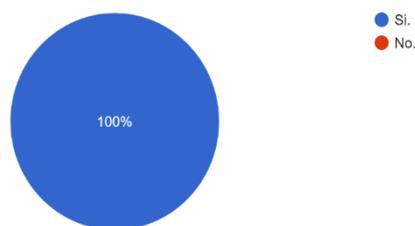
Fuente: Elaboración propia

¿Para usted los medios de transporte en Huanta es seguro?
21 respuestas



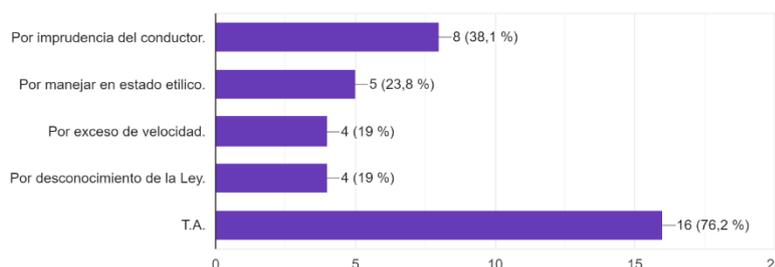
Fuente: Elaboración propia

¿Cree usted que es importante esta Ley?
21 respuestas



Fuente: Elaboración propia

¿Por qué cree usted que ocurren los accidentes de tránsito?
21 respuestas



Fuente: Elaboración propia

DISCUSIÓN

En el caso de Perú, uno de los iniciales factores que contribuyeron al aumento de los accidentes fue el aumento desorganizado, inseguro y acrítico del parque automotor. Si bien ponemos sobre la mesa las estadísticas expuestas, vemos que el crecimiento ha sido exponencial, si bien hay un número mayor de vehículos eso no amerita las insolubles soluciones planteadas por el Estado, gobierno tras gobierno se exponen en épocas electorales soluciones al tránsito, pero en la realidad se presenta un escenario de indiferencia y omisión, no obstante, también debemos señalar que el problema también acaece por la calidad de ciudadanos en cuanto a su comportamiento en sociedad, lo cual, es un factor aún más influyente en comparación a un mal planteamiento o estrategia al problema del tránsito. El Perú tiene más accidentes automovilísticos que países con flotas más grandes como México, Colombia y Chile, que tiene siete muertes por cada 10.000 vehículos, y Argentina, que tiene cinco. Cómo explicar que la siniestralidad y su impacto no hayan cambiado en los últimos años, a pesar de la aprobación de varias normativas. Una primera forma de explicar esto es considerar el efecto Peltzmann, que contrarresta total o parcialmente los beneficios de la regulación al aumentar la respuesta de otras conductas de riesgo a las normas de seguridad.

CONCLUSIONES

La calidad del servicio de transporte es objeto de investigación para incluir en los temas educativos y formativos en las distintas áreas formativas académicas, tomando como norma la propuesta como herramienta de formación de los transportistas.

Es importante que tanto los conductores como los gerentes del área de transporte además de los lineamientos señalados en la propuesta, se basen en otras consideraciones interesantes, como el dominio del inglés, el conocimiento de primeros auxilios, la geografía del entorno y conocimientos básicos de mecánica automotriz ya que son pilares fundamentales de un trabajo de calidad.

La propuesta de mantener la calidad, así como los impulsar capacitaciones, son problemas de aprendizaje, pero para ello se debe distribuir y organizar el comité de gestión, junto con aquellos que están directamente relacionados en esta área.

Declaración de contribución de autoría: CREdiT

Aldahir Cardozo Muchari: borrador del trabajo de investigación; Juan Alexander Parodi Carro Metodología, Redacción y revisión de estilo, Ulises Martin Miranda Correa resultados, discusión y conclusiones.



Agradecimientos

Agradezco a Dios por darme sabiduría y mantenerme firme en el camino, a mi madre por siempre orientarme y apoyarme, al docente Manuel Manrique por el conocimiento brindado en cada momento.

Declaración de conflicto de intereses

Declararamos que no tenemos interés financiero en competencias conocidas ni relaciones personales que pudiese haber en el trabajo realizado.

Disponibilidad de los datos

Los datos están disponibles en el siguiente enlace.

BIBLIOGRAFÍAS

- [1]. Angel, D. (31 de December de 2022). Responsabilidad civil y su repercusión en los accidentes de tránsito, Perú, 2021. Recuperado el 9 de June de 2023, de Repositorio UPN: <https://repositorio.upn.edu.pe/handle/11537/33078>
- [2]. Arias, Comte, Donoso, Gómez, Luengo, Luengo, & Morales. (diciembre de 2021). Condiciones de trabajo y estado de salud en conductores de transporte público: una revisión sistemática. Obtenido de scielo.isciii.es: https://scielo.isciii.es/scielo.php?pid=S0465-546X2021000400278&script=sci_arttext
- [3]. Ártica. (2016). Principales problemas de las políticas públicas en materia de seguridad vial y la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito en Lima Metropolitana en los años 2012 al 2013. Lima: PUCP.
- [4]. Caisabanda. (2015). EL TRANSPORTE TERRESTRE TURÍSTICO Y SU IMPORTANCIA EN LA SATISFACCION DEL CLIENTE. Ambato: repositorio.uta.edu.ec.
- [5]. Chafloque Tullume, D. J. (2022). Vulneración de principios y garantías del Procedimiento Administrativo Sancionador en que incurrn los literales b), c) y h) del artículo 4-A -1 de la Ley N° 27181 – Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, incorporados por la Cuarta Disposición Fi. Lima: ATMIRE.
- [6]. Domínguez. (2017). DIRECCIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL. Lima: UNIVERSIDAD PERUANA DE CIENCIAS.
- [7]. Domínguez. (2017). DIRECCIÓN DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIAL. Lima: UNIVERSIDAD PERUANA DE CIENCIAS.
- [8]. DP. (21 de diciembre de 2022). Informe de adjuntía N° 022-2022-DP/AMASPPI - La necesidad de contar con una Agencia Nacional de Seguridad Vial en el Perú. Obtenido de defensoria.gob.pe: <https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2022/12/inf-adj-022-2022-ag-nac-seg-vial-con-cr%C3%A9ditos.pdf>
- [9]. El peruano. (2020). Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Lima: editoraperú.com.pe.
- [10]. El peruano. (2020). Ley General de Transporte y Tránsito. Lima: editorperuano.com.
- [11]. Ernesto, C. P. (2015). Seguridad vial y la atención integral de las víctimas. Perú.
- [12]. Forbes. (5 de abril de 2023). El Perú registró 3.300 muertos y 53.500 heridos en accidentes de tráfico en 2022. Obtenido de forbes.pe: <https://forbes.pe/actualidad/2023-04-05/el-peru-registro-3-300-muertos-y-53-500-heridos-en-accidentes-de-traffic-en-2022>
- [13]. Héctor Cárcamo Vásquez, P. M. (2009). Tendencias de los enfoques cualitativos y cuantitativos en artículos publicados en scientific library on line. Chile.
- [14]. Ley y Reglamento de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. (s.f.). Quito.
- [15]. MTC. (2020). Ley General de Transporte y Tránsito. Lima: Art. 19.
- [16]. MTC. (2020). Ley General de Transporte y Tránsito. Lima: Fondo editoria del Congreso de La República del Perú.
- [17]. MTC. (26 de Julio de 2020). LEY QUE PRECISA LOS ALCANCES DE LA LEY 28972, LEY QUE ESTABLECE LA FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS EN AUTOMÓVILES COLECTIVOS. Lima: EL PERUANO.
- [18]. OMS. (20 de junio de 2022). Traumatismos causados por el tránsito. Obtenido de who.int: <https://www.who.int/es/news-room/factsheets/detail/road-traffic-injuries>
- [19]. Palma, D. A. (2022). Responsabilidad civil y su repercusión en los accidentes de tránsito, Perú. Lima: UPN.
- [20]. Risco, M. J. (2020). El Servicio de Transporte Público Urbano de Lima: CDA.
- [21]. Transporte, s. i. (2018). TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL TREGLAMENTO NACIONAL DE TRANSITO. Lima.
- [22]. Zárate, González, García-Ramírez, & Segarra. (18 de agosto de 2017). Percepción general de la seguridad vial en la. Revista Cumbres, 4(1), 09-16. Obtenido de <https://investigacion.utmachala.edu.ec/revistas/index.php/Cumbres>.