

UNIVERSIDAD NACIONAL HERMILIO VALDIZAN

ESCUELA DE POST GRADO



=====
**LA INFORMALIDAD EN EL SERVICIO DE PASAJEROS
EN UNIDADES VEHICULARES TIPO AUTOMÓVILES EN
LA CARRETERA CENTRAL TRAMO LIMA – LA OROYA,
PERIODO 2013 -2014.**
=====

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE
DOCTOR EN GESTIÓN EMPRESARIAL**

Mg. LUIS ALBERTO BENANCIO CISNEROS

HUÁNUCO – PERÚ

2016

DEDICATORIA

A Dios por ser el guía de mi vida
y de quién procede todo espíritu
de ciencia.

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Nacional Hermilio Valdizán – Escuela de Postgrado por permitirme avanzar en el logro de mi objetivo profesional.

RESUMEN

En esta investigación se planteó determinar la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles en la carretera central tramo Lima – La Oroya periodo 2013-2014, para ello, se realizó una investigación exhaustiva desde un enfoque cuantitativo mediante un método hipotético deductivo y lógico, con un diseño transversal descriptivo.

Considerando que en la actualidad el servicio de pasajeros informal ha sido proliferado en la carretera central, debido a la difícil situación económica por lo que está atravesando el Perú, lo que conlleva a que no cumplan con la normativa vigente. Pero, en estos últimos años, según investigación realizada por la SUTRAN, no se puede fiscalizar a las unidades informales (automóviles) por el gran crecimiento de éstas, por lo que se realizó el presente estudio investigativo para saber en qué tramos de la vía nacional se venía realizando mayor demanda de informalidad cometidas por estas unidades y a su vez ocasionando más accidentes, congestión vehicular, a esto se sumaron las muertes, heridos, volcaduras, el motivo fueron por la excesiva velocidad, el mal uso del SOAT, exceso de conducción, carencia de capacitación de los conductores, exceso de pasajeros, revisión técnica que no corresponde al servicio que realizan; con la finalidad de disminuir la informalidad y los accidentes en la carretera central tramo Lima – La Oroya.

En este estudio se utilizó una encuesta tomando como población y muestra a los conductores de unidades vehiculares tipo automóvil; se realizó una entrevista a efectivos policiales y supervisores de la SUTRAN con experiencia en fiscalización del servicio de transporte de pasajeros; observación directa de las unidades de análisis seleccionadas en su contexto natural.

Palabras clave: informalidad en el servicio de pasajeros, unidades vehiculares, accidentes de tránsito, evasión de impuestos, intangibles sociales.

SUMMARY

In this research study determined informality in passenger service in vehicle motor type units in the central road stretch Lima - La Oroya period 2013-2014, for this, a thorough investigation was carried out from a quantitative approach using a hypothetical deductive method and logical, qualitative and descriptive correlational cross-sectional design.

Whereas at present the casual passenger service has been proliferated in the central road, due to the difficult economic situation which is going through Peru, which entails that do not comply with current regulations. But in recent years, according to research by the SUTRAN, you cannot inspect the informal units (cars) by the strong growth of these , so this research study was conducted to know which sections of the national road he had been making greater demand for informality committed by these units and in turn causing more accidents , traffic congestion, this deaths were added, wounded rollover, the reason was due to excessive speed, the misuse of SOAT, excessive driving, lack of training of drivers, excess passengers, technical review is not for the service they perform; in order to reduce informality and road accidents in the central portion Lima - La Oroya.

In This study a survey taking as population and sample drivers car type vehicle units used ; an interview was conducted with police officers and supervisors SUTRAN experienced oversight of passenger service ; Direct observation of the analysis units selected in their natural context .

Keywords: informality in passenger service, car type vehicle units, municipal ordinances.

INTRODUCCIÓN

La problemática económica que atraviesa el país y la cultura popular de la sociedad peruana, hacen que la informalidad en general reine en todo el ámbito territorial. Tomando como punto de estudio investigativo el transporte de pasajeros en unidades tipo automóvil en la carretera central en el tramo Lima – La Oroya, está ocasionando el mayor número de accidentes de tránsito por la irresponsabilidad de los conductores por tener mejores condiciones económicas haciendo a un lado los reglamentos y protocolos emitidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y la SUTRAN. La interrogante sobre la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóvil, es el requerimiento principal de la presente investigación.

Considerando que en la actualidad el servicio de pasajeros informal ha sido proliferado en la carretera central, debido a la difícil situación económica por lo que está atravesando el Perú, lo que conlleva a que no cumplan con la normativa vigente, por el gran crecimiento de éstas, ocasionan accidentes, congestión vehicular, a esto se suman las muertes, heridos, volcaduras, exceso de velocidad, mal uso del SOAT, exceso de conducción, carencia de capacitación de los conductores, revisión técnica que no corresponde al servicio que realizan por lo que se realizó el presente estudio investigativo; con la finalidad de disminuir la informalidad y los accidentes en la carretera central tramo Lima – La Oroya.

Este trabajo fue diseñado con la intención que los conductores de las unidades vehiculares tipo automóviles cumplan con las normas exigidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, SUTRAN.

La investigación en una primera parte, planteó el problema, determinando su realidad y formulación del mismo, señalándose que correspondía a una clase de investigación aplicada y sincrónica, y de acuerdo al enfoque metodológico fue cuantitativa no experimental. Ensayó como criterios operativos para identificar el problema: la confrontación entre teoría y realidad, y la apreciación de la situación actual. De lo afirmado, se desagrega que la secuencia racional metodológica se iniciaría de modo “deductivo”, con el desarrollo del área

problemática, establecimiento de objetivos y planteamiento de hipótesis con las variables con que serían contrastadas.

En una segunda parte intermedia, se abordó la metodología empleada en el trabajo que fue fundamentalmente descriptiva, sobre un universo (población) constituido por los supervisores de transportes de unidades vehiculares tipo automóvil (135) que laboran en la carretera central tramo Lima – La Oroya, y una muestra de 100 de ellos, aplicando sobre cada uno de ellos una encuesta con instrumentos y tratamientos estadísticos determinados.

En una tercera parte, se concretó la ejecución del estudio propiamente dicho, siguiendo la orientación racional deductiva, abordando el análisis conjugado del marco teórico con el resultado de la encuesta a la muestra seleccionada del tramo Lima – La Oroya, así como opiniones de expertos en el tema. El producto alcanzado a través de las conclusiones devino en la expresión de un conjunto de criterios en pro de la mejora en el servicio de transporte de pasajeros.

ÍNDICE

Dedicatoria	
Agradecimiento	
Resumen	
Summary	
Introducción	
Índice	VIII
CAPÍTULO I. EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	10
1.1 Descripción del problema	10
1.2 Formulación del problema	12
1.2.1 Problema general	12
1.2.2 Problemas específicos	12
1.3 Objetivos general y objetivos específicos	13
1.3.1 Objetivo general	13
1.3.2 Objetivos específicos	13
1.4 Hipótesis	14
1.4.1 Hipótesis general	14
1.4.2 Hipótesis específicas	14
1.5 Variables	15
1.5.1 Operacionalización de las variables	15
1.6 Justificación e importancia	16
1.7 Viabilidad	18
1.8 Limitaciones	19
CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO	20
2.1 Antecedentes	20
2.2 Bases teóricas	29
2.3 Definiciones conceptuales	34
2.4 Bases epistémicas	40
2.5 Bases antropológicas	41

CAPÍTULO III MARCO METODOLÓGICO	47
3.1 Tipo de investigación	47
3.2 Diseño y esquema de investigación	48
3.3 Población y muestra	49
3.4 Instrumento de recolección de datos	52
3.5 Técnicas de recojo, procesamiento y presentación de datos	52
CAPÍTULO IV. RESULTADOS	62
4.1 Resultados	62
4.2 Contrastación de las hipótesis secundarias	90
4.3 Prueba de hipótesis	98
CAPÍTULO V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS	99
5.1 Contrastación de los resultados del trabajo de campo con las bases teóricas	99
5.2 Contrastación de hipótesis general	100
5.3 Aporte científico de la investigación	102
CONCLUSIONES	103
SUGERENCIAS	106
BIBLIOGRAFÍA	108
ANEXOS	110
Instrumentos de recolección de datos (Cuestionario – entrevista)	110 - 112
Matriz de consistencia	114

CAPÍTULO I. EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Descripción del problema

En la actualidad, el servicio de pasajeros informal ha proliferado en la carretera central, en especial el tramo Lima La Oroya, debido a la difícil situación económica por lo que está atravesando el Perú, lo que conlleva a que no cumplan con la normativa vigente.

La primera etapa del antiguo transporte informal va de 1921 a 1927, año que se toman como referencia porque en el primero, un mecánico de origen italiano llamado Vito Pavone, ensambló los primeros vehículos de transporte nacional, sobre un chasis original de camión FIAT; esos vehículos, conocidos popularmente como gondolas entraron en el servicio inmediatamente y fueron considerados, gracias a la evidencia existente como los antecesores más remotos de los colectivos, 1927 es, por su parte, el otro año de referencia, debido que para esa fecha se cuenta con testimonios fehacientes acerca de la marcada difusión de los colectivos de manera que pueda considerársela como término del periodo formativo e inicio de la expansión clásica.

Se trató de una etapa de adaptación, identificación de rutas, acondicionamiento de vehículos y creación de costumbres, sobre todo los potenciales usuarios, no hubo mayor violencia ni represión por esos años, puesto que al incipiente transporte informal no representaba mayor peligro o amenaza para el orden empresarial establecido. Antes bien, resultaba en gran medida complementario de las empresas tradicionales y tenía probablemente muy pocas diferencias (prácticas con ellas), especialmente

si se considera la relativa ausencia de reglamentaciones oficiales existentes por entonces.

La falta de plazas de trabajo y el alto costo de la canasta familiar, han provocado que algunas personas poseedoras de un automóvil particular, entren a formar parte de las flotas del servicio informal.

Convirtiendo el servicio informal en una fuente de ingresos económicos para sus hogares, por no contar con otra opción laboral, provocando que esta actividad se haya incrementado en la carretera central.

Durante años, la informalidad se venía desarrollando en unidades vehiculares tipo automóviles, minivan y ómnibus, al crear la SUTRAN en el año 2010, se venía controlando a estas unidades empezando con la formalización de las unidades (ómnibus - minivan) la que se controla a éstos en los puntos de control por el personal de inspectores; verificando el cumplimiento de las normas emitidas por el MTC, el control de la velocidad mediante el GPS, conductores en nómina, buen funcionamiento de las unidades vehiculares que prestan el servicio óptimo para los usuarios.

Pero, en estos últimos años, no se puede fiscalizar a las unidades informales (automóviles) por el gran crecimiento de éstas, por lo que se realizó una investigación para saber en qué tramos de la vía nacional se venía realizando mayor demanda de informalidad cometidas por estas unidades y a su vez ocasionando más accidentes, congestión vehicular, teniendo como resultado la carretera central tramo Lima – La Oroya, a esto se sumaron las muertes, heridos, volcaduras, el motivo fueron por la excesiva velocidad, el mal uso del SOAT, exceso de conducción, carencia de capacitación de los conductores, exceso de pasajeros, revisión técnica que no corresponde al servicio que realizan; con la finalidad de disminuir la informalidad y los accidentes se ha formulado el siguiente problema:

1.2. Formulación del problema

1.2.1. Problema general

¿De qué manera la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles se relaciona con la seguridad ciudadana en la carretera central tramo Lima – La Oroya, periodo 2013 – 2014?

1.2.2. Problemas específicos

Problema específico 1

¿Cómo los accidentes de tránsito de la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles se relacionan con la seguridad ciudadana en la Carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014?

Problema específico 2

¿Cómo la evasión de impuestos de la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles se relacionan con la seguridad ciudadana en la Carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014?

Problema específico 3

¿Cómo los intangibles sociales de la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles se relacionan con la seguridad ciudadana en la Carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014?

1.3. Objetivo general y objetivos específicos

1.3.1 Objetivo general

Determinar el grado de relación de la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles con la seguridad

ciudadana en la Carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014.

1.3.2 Objetivos específicos

Objetivo específico 1

Identificar el grado de relación de los accidentes de tránsito de la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles con la seguridad ciudadana en la carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014.

Objetivo específico 2

Identificar el grado de relación de la evasión de impuestos de la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles con la seguridad ciudadana en la carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014.

Objetivo específico 3

Identificar los intangibles sociales de la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles con la seguridad ciudadana en la carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014.

1.4. Hipótesis

1.4.1 Hipótesis general

La Informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles se relaciona directamente con la seguridad ciudadana en la carretera central tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014.

1.4.2 Hipótesis específicas

Hipótesis específica 1

Los accidentes de tránsito en la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles se relacionan directamente con la seguridad ciudadana en la carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014.

Hipótesis específica 2

La evasión de impuestos en la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles se relacionan directamente con la seguridad ciudadana en la carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014.

Hipótesis específica 3

Los intangibles sociales en la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles se relacionan directamente con la seguridad ciudadana en la carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014.

1.5 Variables

Definición conceptual

La informalidad es lo contrario a formalidad. Es cuando no cumplimos con tratos preestablecidos, normas, etc.

Variable independiente

La informalidad en el servicio de pasajeros

Variable dependiente

Seguridad ciudadana en la Carretera Central tramo Lima – La Oroya

1.5.1. Operacionalización de las variables

Tabla 1

Operacionalización de las variables

Variables	Dimensiones	Indicadores	Técnicas	Instrumentos
<i>La informalidad en el servicio de pasajeros</i>	Accidentes de tránsito	<ul style="list-style-type: none"> - Accidentes de tránsito por exceso de velocidad - Muertos - Heridos - Volcaduras - Integridad física usuarios por mal uso del SOAT - Exceso de pasajeros 	Observación	Revisión de textos
	Evasión de impuestos	<ul style="list-style-type: none"> - Contribuciones municipales - Impuesto a la renta - Mantenimiento del vehículo - Desgastes de neumáticos - SUNAT - MTC - Ordenanzas municipales - Aportaciones y leyes sociales 	Entrevistas	Preguntas a expertos
	Intangibles sociales	<ul style="list-style-type: none"> - SOAT - Revisión técnica - Póliza de seguros - GPS 	Encuestas	
<i>Seguridad ciudadana en la carretera central tramo Lima – La Oroya.</i>	Servicio de colectivo	<ul style="list-style-type: none"> - Alta - Media - Baja 	Observación	Questionario
	Servicio de expreso	<ul style="list-style-type: none"> - Alta - Media - Baja 		
	Servicio turístico	<ul style="list-style-type: none"> - Alta - Media - Baja 	Encuestas	

1.6. Justificación e importancia

1.6.1 Justificación

El presente trabajo de investigación tiene como justificación aportar con el conocimiento científico jurídico en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial, para dar solución al problema que existe en la carretera central.

Además, permite tener una referencia de la situación actual de los grupos de transportes informales que no cumplen con las disposiciones de la ley, y esto constituye en las siguientes dimensiones:

Accidentes de tránsito

Por la excesiva velocidad e irresponsabilidad del conductor al no cumplir con los reglamentos de tránsito.

Para llegar más rápido a su destino con la finalidad de dar el mayor número de vueltas y por ende tener mayores ingresos económicos

Integridad física usuarios

El conductor no toma importancia por la seguridad de los usuarios.

El mal uso del SOAT no cubre la atención médica en caso de accidentes de vehículos informales.

Utilidades económicas

Perciben el mayor porcentaje de utilidades por no estar inscritos como empresas en la autoridad competente.

A mayor afluencia de pasajeros incremento de costo de pasaje. (Costo – beneficio).

Evasión de Impuestos

No emiten boletos de viaje, no existe pago de honorarios, no hay pago de impuestos a la SUNAT por no estar constituidos como empresas.

Mantenimiento del vehículo (revisión técnica)

No pasa revisiones técnicas cada seis meses por no estar inscrita en una empresa de transportes según exige el reglamento.

No requiere mantenimiento constante por ser vehículos de última generación.

Embarque en terminales

El embarque de pasajeros en un bus formal demora aproximadamente de una a dos horas: mientras que en un automóvil es de 30 minutos a una hora aproximadamente.

Para embarcar a los pasajeros en un bus formal se requiere de agencias y/o terminales; mientras que un automóvil lo puede embarcar en cualquier lugar de la vía pública.

El usuario no necesita portar el DNI para abordar el vehículo informal.

La trayectoria de un bus formal hacia su destino es de 5 a 6 horas aproximadamente; mientras que en un automóvil es de 2 a 3 tres horas aproximadamente.

Autorización para circular

Ningún vehículo cuenta con la autorización del MTC y Municipalidades, porque para formalizar se debe contar con una empresa constituida, tener un aval económico alto, flota de vehículos, terminales autorizadas, GPS para monitoreo de velocidades, conductores capacitados en el transporte de pasajeros, pago de impuestos, SOAT correspondiente.

1.6.2 Importancia

Es indispensable que la comunidad y en especial las municipalidades provinciales, a las autoridades que estén involucradas dentro de este proceso den soluciones prácticas y factibles para permitir el éxito del transporte en este tramo.

Los participantes en la solución de este problema de transportación y servicio a la comunidad, a las autoridades deben de desarrollar programas, acciones y dar soluciones al problema de la informalidad en unidades tipo automóviles aplicando la Ley General de Transporte y Tránsito.

La problemática del transporte informal, es motivo de preocupación en la carretera central, por cuanto muchos hogares dependen del sustento diario generado por los dueños y choferes del servicio informal, que al no cumplir con la normativa vigente dejaran de laborar en sus actividades diarias.

1.7 Viabilidad

La presente investigación es viable porque:

- a) Se cuenta con la colaboración de los expertos de la SUTRAN, SUNAT, supervisores de transporte del MTC y efectivos de la PNP que laboran en el tramo de Lima – La Oroya.
- b) Accesibilidad de información: se cuenta con los conocimientos necesarios, información y documentación referente al trabajo investigado.
- c) Se cuenta con bibliografías referente a la problemática en las vías.
- d) Se cuenta con antecedentes que servirá como base para desarrollar el trabajo a investigar.
- e) Se cuenta con personal especializado en el tema a investigar.
- f) Se cuenta con financiamiento para realizar las entrevistas, encuestas por estar inmerso en mi centro de labores.
- g) Se cuenta con un Grupo de inspectores de la SUTRAN que están denominado GRUPO TÁCTICO, así mismo estos fiscalizaran a las unidades vehiculares que circulan por la vía nacional tramo Lima – La Oroya y que cumplan lo que indica el RENAT, así como estarán avocados como atención en caso de emergencias que suceda en este tramo.

1.8. Limitaciones

Aspectos que dificultan la realización del trabajo:

- a) Gastos extras al realizar los viajes de estudio a provincia.

- b) La poca probabilidad de la colaboración de los conductores en la recolección de datos.
- c) El desconocimiento de las normas en el transporte de pasajeros por parte de los conductores.
- d) Cambios climatológicos en la zona de estudio.

CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes

2.1.1 Internacionales

De La Puente P., y Torres R. E., (2010), *“Características de la Informalidad en el transporte de pasajeros en Santiago”*. Señalan lo siguiente:

La informalidad se presenta en un tipo de actividad la laboral desempeñada al margen de las disposiciones legales vigentes, aunque no necesariamente en oposición a ellas, que se efectúa mediante el empleo de resquicios, argucias o acciones no constitutivas de compartimientos antisociales en sí mismos, por cuanto se despliegan para alcanzar metas socialmente legítimas. Ellas constituyen formas adaptativas utilizadas generalmente por los sectores más pobres de la población como una forma de ganarse la vida y satisfacer sus necesidades básicas.

Armstrong, C. (1987), en el caso de la *“informalidad en el transporte de pasajero”* señala que éste constituye un sistema paralelo al formal que tiene lugar a través de vehículos pequeños que funcionan de manera o estructurada que en ocasiones se presentan una alternativa al transporte reglamentado de microbuses en los países en desarrollo.

Los móviles empleados suelen tener diversas formas y denominaciones las "rickslus" en Nueva Delhi, son vehículos motorizados a pedal; los "matatus" en Nairobi, son pequeños

furgones convertidos; los “jeepnesys” en Manila, son jeeps convertidos; los “dolmus” en Estambul, son especies de taxis compartidos; los “públicos” en Puerto Rico, son minibuses y los “microbuses” en Lima, comprenden una variedad de vehículos que incluyen desde las camionetas rurales tipo Kombi (Kleinbus) o Van hasta los D300, D500, Scania y GMC.

El transporte informal de pasajeros aparece regido por una normativa extralegal que regula el derecho de propiedad de las máquinas y organización. La generación de esta modalidad se generó mediante la invasión de rutas, de acuerdo a la demanda de la población, siendo los recorridos establecidos mediante criterios de conveniencia económica, lográndose a veces reconocimiento oficial mediante negociaciones con el estado, en la medida que estas rutas incrementen su importancia los informales tienden a organizarse, negociar e incluso enfrentarse a las instituciones legales. Dichas organizaciones se desarrollan en tres niveles; los comités, que reúnen a los transportistas informales que operan en una misma ruta; los sindicatos, que agrupan a diversos comités y, por último, las federaciones que reúnen a los distintos sindicatos de la ciudad. Cada organización cumple diversas funciones, siendo las más importantes proteger a los afiliados mediante créditos, préstamos o seguros mutuales, organizar la explotación de las rutas y actuar como grupo de interés para negociar con el sector público de acuerdo a concesiones recíprocas.

2.1.2 Nacionales

Según estudio de Hernando de Soto (1986), *“La informalidad en el sector transporte colectivo”*, sería más atractivo que la actividad formal. En Perú la tramitación legal para que una empresa de ómnibus o microbuses obtengan el reconocimiento necesario demora unos veintiséis meses; este solo hecho ya incide en la preferencia de los empresarios para elegir las vías informales.

Ahora bien, la enorme presencia de la informalidad en el transporte de pasajeros en ese país ha provocado que el tránsito en la carretera central sea caótico y peligroso del mundo acarreando enormes costos materiales y vidas humanas.

En 1984, se calculó que las pérdidas alcanzaban a nueve millones de dólares y más mil quinientas muertes por accidentes de tránsito, la sensación de inseguridad de los pasajeros en un obtener un medio de locomoción que los traslade desde sus hogares a sus trabajos acarrea por cierto que se pierden diariamente varias horas.

Por otra parte las trabas burocráticas desalientan la profesionalización de la actividad y desincentiva la renovación del parque automotor. Si una empresa de transporte informal progresara, aumentara su tamaño y modernizara la dotación de vehículos se tornaría muy visible para las autoridades; de allí que las organizaciones tienden a mantener dimensiones reducidas, con la consiguiente imposibilidad de hacer economía de escala.

Si bien es cierto los planteamientos de Hernando de soto representa un valioso aporte al tema de las actividades informales y a la actividad informal en el transporte de pasajeros, sus esquemas parecen adecuados a la realidad histórico-contingente peruana y no a situaciones que presentan otras características como es el caos de Santiago de Chile donde el transporte informal no representa un segmento social de importancia.

Simabuko L., (2002), *“Impacto tributario en el servicio de transporte terrestre interprovincial de pasajeros: El caso del retiro de la exoneración del IGV”*. - Investigador de ESAN.

La informalidad como factor distorsionante del mercado

El mercado de transporte terrestre de pasajeros se reconfiguró a inicios de la década pasada con el D.L. 640, que estableció el libre acceso al mercado, y el D.L. 642, que decretó la libre competencia de tarifas. En esta situación de falta de regulación y control por parte del Estado, se generó un proceso de «competencia perversa », que a través de la informalización de las actividades y sobreoferta del servicio conformó un mercado con tarifas predatorias, creciente evasión fiscal, ineficiencia e inseguridad del servicio, contaminación ambiental, etc.

Así, por ejemplo, el número de ómnibus (para todo tipo de transporte) aumentó de 20 mil unidades en 1990 a casi 50 mil en el 2002, estimándose una sobreoferta del orden de 40%. En el mismo periodo, el número de accidentes en carreteras creció de mil a casi 3 mil por año, lo que arroja un nivel de siniestralidad muy elevado.

En términos simplificados, los problemas de falta de regulación y control del servicio de transporte generaron que la competencia en el sector básicamente se canalice a través de menores tarifas. Dada la sobreoferta de unidades, esto significó el deterioro de la calidad y seguridad del servicio, resultado directo de la pobre rentabilidad del negocio (Ramírez, 2003).

En este esquema conceptual, la creciente informalidad en el servicio de transporte de pasajeros afecta a la demanda que enfrentan las empresas formales, debido a que los servicios de unas y otras son percibidos por el público como similares o sustitutos perfectos, razón por la cual la estrategia basada en menores precios del sector informal compite, desleal y ventajosamente con la estrategia del sector formal, basada tanto en calidad como en precio. Así, a medida que la tarifa de las empresas informales decrece, como parte de su estrategia de

mercado, la demanda que enfrentan las empresas formales también cae. La evidencia parece apuntar a que la caída de la demanda del sector formal es proporcionalmente mayor que la caída de la tarifa del sector informal, por lo que este último ha ido en aumento en los últimos años.

El inconveniente detrás de esta solución de mercado se encuentra en la elección del consumidor. Reiteramos que tanto los servicios de transporte formal como el informal son percibidos por los usuarios como iguales, debido a una fuerte asimetría de la información y a la pobre valoración que se confiere a la calidad y seguridad del servicio. En este sentido, la función reguladora del Estado (que en la actualidad no cumple) debería definir, por lo menos, un nivel mínimo en la calidad del servicio para que los usuarios elijan, a través de los mecanismos de mercado, qué servicio es el más económico en servicios más o menos estandarizados.

Las empresas informales trazan una estrategia de precios bajos ya que su «ventaja competitiva» reside, fundamentalmente, en su capacidad de evadir la mayoría de los impuestos, aportes sociales y controles técnicos que afronta la actividad formal. Lamentablemente, esta capacidad de evasión va en detrimento de la calidad, seguridad y eficiencia del servicio, por lo que genera una solución de mercado perversa y ruinosa socialmente.

En general, la atomización del sector informal en empresas casi unipersonales hace difícil a la Sunat el seguimiento de sus movimientos económicos; en la práctica su fiscalización es muy onerosa. Así, la autoridad prefiere y ejecuta acciones dirigidas sólo hacia las empresas formales.

A continuación se detallan algunos de los mecanismos de evasión observados entre las empresas informales del sector.

ISC a los combustibles. – Si bien el impuesto selectivo al consumo de combustibles lo pagan las empresas distribuidoras de hidrocarburos (Petroperú y grifos), se conoce de transportistas que se abastecen de petróleo de dudosa procedencia, cuyos precios son menores y están «libres de impuestos».

Aranceles. – Una manera de abaratar la compra de vehículos y, por lo tanto, evadir aranceles y otros tributos, es adquirir los llamados camiones-buses, que se construyen de una carrocería de ómnibus montada sobre el chasis de un camión. Un camión-bus, que puede tener hasta dos pisos, cuesta alrededor de 80 mil dólares, mientras el vehículo específicamente diseñado para el transporte de pasajeros vale más de 350 mil dólares. Obviamente, este abaratamiento en los costos afecta la seguridad de la población, ya que esta unidad transformada no es adecuada para brindar el servicio de transporte de pasajeros.

IGV. – Lo usual en el sector informal es que las compras de repuestos y reparaciones diversas de los vehículos se realicen sin factura; en consecuencia, el abaratamiento de los costos tiene un correlato directo en la falta de garantía de la reparación y en la inseguridad de los ómnibus.

Aportaciones y leyes sociales. – Es común observar choferes que cobran sus remuneraciones con recibos por honorarios profesionales o bajo la modalidad de comisión (será por ello que el número de choferes inscritos en el registro correspondiente del MTC es menor que el número de unidades de transporte). La mayoría de las empresas informales no tienen empleados o, si los tienen, los contratan de forma ilegal, por lo que sus trabajadores se encuentran al margen de la mayoría de los beneficios laborales (seguro, pensiones, vacaciones, etc.).

Utilidades para los trabajadores. – Al llevar una contabilidad de manera informal, si la llevan, lo más probable es que las empresas informales nunca «obtengan» utilidades, de modo que los trabajadores que eventualmente figuran en planilla no tienen acceso al reparto de utilidades.

Peajes. – La posibilidad de evasión de peajes es significativa en el caso de las unidades informales, ya que éstas no siempre exigirán comprobantes para llevar adecuadamente su contabilidad.

Contribuciones municipales. – La mayor parte de transportistas informales no invierten en infraestructura, es decir, no poseen terminales, talleres ni instalaciones que impliquen mayores inversiones y costos. Más aún, quienes trabajan a comisión u otros transportistas no tienen ni siquiera domicilio conocido, menos oficinas.

Impuesto a la renta. – La clonación de placas, los comisionistas, las contabilidades dudosas, la ausencia de do-impacto tributario en el servicio de transporte terrestre. Dos o más unidades ilegales usan el mismo número de placa que una unidad formal que goza de todos los permisos y licencias.

Derecho de emisión de pólizas de seguros. – Los informales no cumplen con las disposiciones sobre seguros. Muchos informales adquieren ilegalmente calcomanías del SOAT, lo que se corrobora con el gran número de accidentes cuya responsabilidad finalmente nadie asume.

2.1.3 Local

Con la Ley N° 29380 de fecha 15/06/2009, se creó la “*Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías*” - SUTRAN, y desde el mes de abril de 2010, durante el desarrollo de las acciones de fiscalización y control se viene

detectando casos de unidades vehiculares de tipo M1 (automóviles) y M2 (minivan) quienes vienen operando transgrediendo lo establecido en la normatividad vigente por los siguientes motivos:

La primer dimensión se refiere al tipo o naturaleza de la Unidad Económica: cuando ésta es una que se dedica a la producción de bienes y/o servicios para el mercado operando a partir de los recursos de un hogar y sin llevar los registros contables básicos, se puede hablar de una actividad del Sector Informal o de negocios en pequeña escala no registrados y de empleo vinculado a dicho sector.

La segunda dimensión es una perspectiva laboral y se refiere a todo trabajo que se esté realizando sin contar con el amparo del marco legal o institucional, no importando si la unidad económica que utiliza sus servicios son empresas o negocios no registrados, por lo que se puede hablar de “empleo informal”.

Riesgos generados por el transporte en automóviles

SUTRAN (2012) demuestra que existe un factor importante dentro de la accidentalidad en la zona centro de Lima a La Oroya, generado por el servicio de transporte que se presta en automóviles, debido a los riesgos que esta actividad presenta:

Los automóviles que realizan servicio de transporte de pasajeros hacen mal uso de los llamados SOAT (Seguro Obligatorio Contra Accidentes de Tránsito) correspondiente a un servicio de transporte terrestre ámbito nacional, sino muchas veces cuentan con el SOAT de uso particular, lo cual pone en grave estado de indefensión a las personas que contratan sus servicios dado que de presentarse un accidente de tránsito, sus atenciones médicas no serán cubiertas por la empresa aseguradora.

Los automóviles no emiten transmisión a través de un sistema GPS controlado por la autoridad competente (en el caso de la red vial nacional la SUTRAN), lo cual genera que no sea posible

supervisar en todo momento el cumplimiento de las velocidades máximas permisibles en las vías. Este hecho genera la falta de conciencia sobre los conductores del referido servicio quienes a fin de obtener mayor lucro con mayores recorridos en un día, incrementan la velocidad en la ruta Lima a La Oroya sobrepasando los límites máximos, sin prever que en muchos casos la carretera tiene a sus alrededores, zonas urbanas o poblaciones, cuya seguridad se pone en peligro debido a los accidentes de tránsito que se presentan.

Debido a las características del vehículo, los automóviles pueden realizar con mayor facilidad maniobras temerarias dentro de su circulación por la referida ruta, estas maniobras sumadas a las velocidades excesivas son un factor determinante para los niveles de accidentalidad y generan consecuencias funestas que enluten nuestra nación.

Los conductores de los servicios de transporte en automóviles no reciben ni se les es exigible capacitaciones anuales sobre normas de tránsito y la modalidad del transporte que realizan, lo cual genera mayor inseguridad en como realizan su servicio.

Al ser una actividad paralela al transporte autorizado, no existe control permanente, obligatorio y sistematizado en garitas de control y terminales terrestres como sí existe en los servicios de transporte debidamente autorizados, lo cual impide que la autoridad detecte en todos los casos los incumplimientos a las condiciones de seguridad y servicio que deben cumplir cada uno de los vehículos que realizan un servicio de transporte terrestre de personas.

Asimismo, en dichos servicios no se respeta la jornada máxima de conducción, la cual debería cumplir debido a que la somnolencia de los conductores es un factor directo que genera accidentes de tránsito.

2.2. Bases teóricas

2.2.1 La informalidad en el transporte público

Reyna C., y Arimborgo C., (2009), *“La informalidad en el transporte público”* - CREYNA Transportes Lima.

Es indispensable no confundir la informalidad con la ilegalidad, piratería o clandestinidad. Si bien es cierto que este artículo es el producto de haber observado todas las anomalías y vicios que se presentan en el transporte público urbano limeño, sus críticas y soluciones son aplicables a cualquier transporte público informal de cualquier país latinoamericano.

Generalidades

En el Perú muchos creen que el transporte informal es ese grupo de combis y microbuses que actúan sin permiso del Municipio Metropolitano de Lima (MML), pero no es así, ya que el transporte informal es todo el sistema de transporte público que tenemos actualmente, autorizado por el Estado y “organizado” por el MML.

Antes de proceder a explicar lo que es un sistema informal de transporte público, que tanto daño está haciendo a Lima, la capital del Perú y a todas las ciudades importantes de Latinoamérica, es necesario que Ud., sepa que en nuestra capital y quizás en todas las ciudades de nuestro país, se adoptó esta forma de explotación del servicio, en forma total y legal a comienzos de la década pasada, durante el gobierno de Alberto Fujimori. Esto no quiere decir que los primeros sistemas informales de transporte público aparecieron por esta época sino que a partir de ese entonces se le adoptó como la forma oficial para operar tanto buses, autos colectivos y por qué no decirlo, también taxis. Al sistema formalizado existente hasta ese entonces, se le prohibió operar en forma intempestiva y así, se regresó a los orígenes del transporte público en el mundo, allá por el siglo XIX o antes de eso.

El daño comenzó en realidad mucho antes, con la “aparición” de los famosos autos colectivos, en forma autorizada allá por la década de los años veinte. En los años cincuenta y en las avenidas anchas como la avenida Colonial, que une el puerto del Callao con la Capital, no se avizoraba problema alguno pero en la avenida Arequipa, que unía al distrito de Miraflores con el centro de Lima, los problemas eran muy graves y cada día eran peores. El lento sistema formalizado de buses que corría por esa arteria se hacía más lento aun con las cerradas y paradas bruscas de los colectivos. La ventaja era que tan pronto un colectivo se llenaba con 5 pasajeros, dejaba de buscar y se limitaba a transitar velozmente, si es que podía, hasta que uno de los pasajeros se bajase. La gente se acostumbró a tomar colectivos casi sin caminar puesto que ellos no tenían paraderos. El bus en cambio, paraba cada dos cuadras, aunque su recorrido superase los 10 Km.

Informalidad en el tipo de ómnibus y sus paradas

Es conocido por todos que en los sistemas informales el tipo de bus nada tiene que ver con el tipo de servicio porque este no existe.

En una empresa formalizada y jerarquizada, las dimensiones y características de los buses estará de acuerdo con el servicio que prestan. Para el servicio local o urbano que podría ser la atención de servicio en un distrito, los buses serán pequeños con paraderos cada dos cuadras y se desplazan a velocidad inferior a los 25 Km/hr. Para los servicios troncales o interurbanos los buses son grandes, tienen paraderos cada cinco o seis cuadras y se desplazan a velocidades superiores a los 25 Km/hr. Para los servicios rurales los buses deben llevar parrilla en el techo para poder transportar bultos y deben tener dispositivos para transportar bicicletas en la parte anterior y posterior del vehículo. Los paraderos por lo general están distanciados un kilómetro y no deben dar servicio urbano en las localidades que visitan.

El pregoné de las rutas

Los buses vienen abarrotados de carteles indicando las rutas por donde pasan pero a pesar de ello el ayudante cobrador tiene que pregonar la ruta.

Esto no existe en el transporte formalizado

Los dateros

A pesar de que algunas rutas cuentan con su reloj de control y marcan un formulario con este aparato, existen también los “dateros” que avisan cuantos minutos antes pasó el antecesor para que el chofer decida alcanzarlo para “recuperar” sus pasajeros o demorarse quitándole pasajeros potenciales al que viene atrás.

Esto no existe ni se necesita en el transporte formalizado.

Vestimenta de los operadores y su trato.

No existía tipo de vestimenta alguna para los operadores y por lo general estaban mal vestidos y desaseados pero recientemente el MML ha definido la vestimenta que deben tener los conductores y está obligando a usarlos pero la mayoría no ha acatado tal disposición, que por lo demás no tiene mayor influencia en la mejora de este negocio. El trato con el público es hostil, quizás como producto de la actividad violenta que llevan a cabo todos los días. Tendremos que preguntarnos cuanto tiempo pasará para que las dotaciones de los buses vuelvan a vestirse informalmente.

En una empresa formalizada no es problema alguno uniformar a su personal y la enseñanza de cómo tratar al público es sencilla y efectiva.

Los impuestos

Para poder darnos cuenta del tremendo problema del pago de impuestos en el sistema informal veamos primero un ejemplo:

Supongamos que una empresa explota una zona de operación con 500 buses entre urbanos, interurbanos y rurales. El pago del impuesto a la renta y del IGV lo hace la propia empresa, es decir, la dueña de los 500 buses ya que estos son simples bienes de capital y captadores de dinero.

En un sistema informal equivalente donde cada ruta de bus es independiente y en donde la oferta es tres veces mayor que la demanda, que es el caso de nuestra capital, debemos tener un aproximado de 1,500 buses operando cada uno de ellos en forma independiente, es decir, hay aparentemente 1500 empresas unipersonales que jamás han pagado IGV alguno y por supuesto, menos algún impuesto a la renta. Imaginémonos por un instante la inmensa tarea que tendría la Sunat para hacer pagar el impuesto a estos “caballeros” evasores. Claro, no son 1500 sino 60,000 evasores. Así como lo lee. Sin contar a los 15,000 piratas ni a los colectivos, ni a los taxis. Otros evasores son los verdaderos dueños de los buses que trabajan a escondidas.

Haciendo un cálculo al vuelo, veamos cuanto se evade al Estado diariamente. Considerando un pasaje de ida y otro de vuelta del valor de un nuevo Sol cada uno y que diariamente se movilizan alrededor de 6 millones de personas podemos imaginarnos un ingreso mínimo diario bruto de 6 millones de soles, de los cuales el 19% pertenece al Estado en forma de IGV. Es decir, diariamente se debe recaudar cerca de 1 150 000 soles por IGV. En un mes 34 millones de soles y en un año 410 millones de soles que deja de percibir el Estado solamente por concepto de combis, microbuses y buses, sin contar colectivos ni taxis.

Mientras dure esta informalidad en el transporte público sería interesante que la propia SUNAT vea la posibilidad de emitir un tipo único de boletos y tenga sus propios centros de venta. Al comprar un talonario de 100 boletos, se estará pagando anticipadamente el IGV. Por ejemplo, el precio del talonario será de 20 soles de los cuales un centavo es el costo del boleto y 19 centavos es el IGV anticipado del pasaje de un sol. Cuando el cobrador venda un boleto, recuperará el IGV del

mismo e hizo tributar al usuario final que es el pasajero. Ahora, en cambio, el pasajero también lo paga, pero el dueño o el chofer del bus se embolsica esa plata del Estado. Así también evitaremos las burlas sarcásticas de algunos dateros que usan los talonarios actuales de boletos para pasar sus datos a los conductores de los buses del transporte público, escribiendo en el dorso del mismo y demostrando que ese sistema de boletaje es una farsa.

Esperemos pues que pronto el Estado ponga las barbas en remojo a todos estos operadores y porque no, al propio MML, principal culpable de este caos y evasión y al MTC que es el responsable ante el Estado y ante nosotros los ciudadanos por que la responsabilidad no se delega y simplemente se lava las manos como Pilatos.

2.3. Definiciones conceptuales

Accidente

Suceso que altera el orden normal de las cosas.

Accidente de Transito

Es el evento no intencional en que se ocasionan lesiones o muerte de personas o daños materiales a la propiedad en una vía de circulación y en el cual está comprometido como mínimo un vehículo en movimiento o momentáneamente detenido.

Automóvil

En una definición más genérica se refiere a un vehículo autopropulsado destinado al transporte de personas o mercancías sin necesidad de carriles

Carretera

La palabra carretera es un término que usamos frecuentemente en nuestro idioma para designar a la vía pública pavimentada que se encuentra especialmente destinada para que por ella transiten los vehículos.

Combustible

Combustible es cualquier material capaz de liberar energía cuando se cambia o transforma su estructura química. Supone la liberación de una energía de su forma potencial a una forma utilizable (por ser una reacción química, se conoce como energía química). En general se trata de sustancias susceptibles de quemarse.

Evasión de impuestos

No debe confundirse con elusión fiscal.

La evasión fiscal, evasión tributaria o evasión de impuestos (tax evasion en inglés) es una actividad ilícita y habitualmente está contemplada como delito o como infracción administrativa en la mayoría de los ordenamientos.[cita requerida]

Es un acto ilegal que consiste en ocultar bienes o ingresos con el fin de pagar menos impuestos.

El dinero negro es todo aquel que ha evadido el pago de gravámenes fiscales. Son ganancias obtenidas en actividades ilegales o legales, pero que se evita declararlas a Hacienda para evadir los impuestos. Se intenta mantenerlo en efectivo, y no ingresarlo en entidades financieras, para que no figure registrado en los movimientos bancarios y el Estado no tenga conocimiento de su existencia.

Flota

Es un conjunto de vehículos reunidos con un propósito dentro de una organización o para el logro de un objetivo concreto. Una empresa de transporte de pasajeros, agrupa en su flota de vehículos a todos los buses, más los auxilios mecánicos y todos los vehículos propiedad de la empresa para ese fin.

Informalidad

Es el conjunto de actividades económicas desarrolladas por los trabajadores y las unidades económicas que, tanto en la legislación como en la práctica, están insuficientemente contempladas por sistemas formales o no lo están en absoluto

Impuestos

La palabra **impuesto** tiene su origen en el término latino *impositus*. El concepto hace referencia al **tributo** que se establece y se pide según sea la capacidad financiera de aquellos que no están exentos de abonarlo.

Intangible social

Podríamos definir el intangible social como los aspectos periféricos al producto que han incidido directamente en su concepción estratégica y fabricación industrial, aquellos que hacen referencia a los aspectos sociales (cohesión y estructuración), de la contribución en la sostenibilidad social y del modelo de negocio que lo enmarca, de huella ecológica, del causa/efecto que provoca su fabricación y lanzamiento al mercado (carnavalización entre productos, cambio de hábitos sociales, contribución al desarrollo social, valor real vs valor percibido), etc. Aspectos todos ellos, que si bien no están reflejados directamente en la concepción y prestaciones del producto, si lo están en la huella y repercusión social que dejan a su paso durante su vida activa.

MTC (Ministerio de Transportes y Comunicaciones)

Es un organismo del estado que se encarga de diseñar, normar y ejecutar la política de promoción y desarrollo en materia de Transportes y Comunicaciones. Formular los planes nacionales sectoriales de desarrollo. Fiscalizar y supervisar el cumplimiento del marco normativo relacionado con su ámbito de competencia.

Neumáticos

El neumático es una pieza de forma toroidal, y realizada a partir del caucho, que se dispone en las ruedas de diversos vehículos y maquinarias como ser: automóviles, camión, avión, bicicleta, motocicleta, maquinaria de industria, carretillas y grúas, entre otros. Gracias al neumático, el vehículo o aparato en cuestión, se adhiere al pavimento permitiendo el arranque y el frenado de los mismos.

Ordenanzas

Uno de los usos más extendidos es aquel que refiere a disposición o mandato, ya que de esta manera se designa al tipo de norma jurídica que integra un reglamento y que además está subordinada a una ley. La ordenanza será emitida por la autoridad que tiene la facultad de exigir su cumplimiento en caso que así no se haga.

Pasajeros

La palabra pasajero es aquella que se usa para designar a todas las personas o individuos que se encuentran viajando de un punto o ubicación hacia otra.

Plaqueo

Es cuando uno verifica en un lugar las placas de vehículo y los anota en un informe.

Rapidez

Rapidez es la cualidad de aquel o aquello que es rápido (y que, por lo tanto, se desplaza a mucha velocidad). Puede decirse, por lo tanto, que la rapidez refleja el vínculo entre un cierto trayecto recorrido y el tiempo que llevó atravesar la distancia en cuestión.

Rutas

La palabra ruta proviene del francés *route*, que a su vez deriva del latín *rupta*. Se trata de un camino, carretera o vía que permite transitar desde un lugar hacia otro. En el mismo sentido, una ruta es la dirección que se toma para un propósito.

Seguridad Ciudadana

Se entiende como la acción del estado para proteger al ciudadano y asegurar su calidad de vida.

Es la acción integrada que desarrolla el estado, con la colaboración de la ciudadanía y otras organizaciones de bien público, destinada a asegurar su convivencia pacífica, la erradicación de la violencia, la utilización pacífica de vías y espacios públicos y, en general, evitar la comisión de delitos y faltas contra las personas y sus bienes.

Servicio

Es un conjunto de actividades que buscan responder a las necesidades de la gente.

Servicio colectivo

El objetivo fundamental de un sistema de transporte colectivo urbano es el traslado eficiente, cómodo y seguro de personas entre los distintos lugares donde se emplazan y desarrollan las actividades urbanas, facilitando la integración entre ellos.

Servicio expreso

Este tipo de transporte se caracteriza por ofrecer un servicio de entrega segura y rápida de los embarques, desde la recolección en el domicilio del cliente hasta que se coloque con el destinatario final, es el sello distintivo de los operadores de correo expreso internacional que, difícilmente puede ser sustituido por las compañías clásicas, aire, carretera o ferrocarril, de hecho, ninguno de estos operadores de este último puede ofrecer de manera

competitiva, uno de los servicios clave que caracterizan a la cartera de los operadores Express: entrega en 24 horas (entrega al día siguiente), cuando se trata de transporte que se realiza en el mismo continente. La integración vertical de las actividades realizadas permite, en poco tiempo para llevar a cabo una amplia gama de operaciones, funciones como la logística, el almacenamiento y los servicios aduaneros en función de las necesidades del cliente.

Servicios turísticos

Los servicios son acciones que se llevan a cabo para lograr la satisfacción de una necesidad de una o más personas. Turístico, por su parte, es aquello relacionado con el turismo (la actividad que desarrolla un individuo cuando, con fines de ocio, descanso u otro, se traslada a un lugar distinto al que se encuentra habitualmente y pernocta allí).

SUTRAN (Superintendencia de Transporte Terrestre de Pasajeros, carga y mercancías)

Entidad adscrita al MTC, se encarga en dictar disposiciones normativas, supervisar, fiscalizar y sancionar a los titulares de los servicios de transporte terrestre en ámbito nacional e internacional y los que circulan en la red bajo su competencia velando el cumplimiento del Reglamento Nacional de Administración de Transporte.

SUNAT (Superintendencia Nacional de Administración Tributaria)

Es un organismo técnico especializado, adscrito al Ministerio de Economía y Finanzas, Administra, fiscaliza y recaudar los tributos internos, con excepción de los municipales, Administrar y controlar el tráfico internacional de mercancías dentro del territorio aduanero y recaudar los tributos aplicables conforme a ley.

Transporte

El término transporte se utiliza para designar al movimiento que una persona, objeto, animal o fenómeno natural puede hacer desde un lugar a

otro. El transporte puede tener fines profesionales o placenteros, intereses de lucro o de diversión. Cuando una persona debe viajar por cuestiones de trabajo, no es lo mismo que trasladarse por placer, para conocer nuevos espacios y sus características.

Tránsito

Conjunto de desplazamientos de personas, vehículos y animales por las vías terrestres de uso público.

Unidades

El concepto de unidades es un concepto abstracto que se utiliza para designar a todo aquello que se encuentra de manera conjunta, unida y semejante en el mundo. La idea de unidades proviene justamente del término varios, es decir varias cosas, dos, tres elementos.

2.5 Bases epistémicas

Loayza, N. (2006), en su estudio económico del BCR *“Causas y consecuencias de la informalidad en el Perú”*; partiendo de una definición legal de informalidad, el presente trabajo estudia las causas de este fenómeno en general, concentrándose en particular en el análisis de la informalidad en el caso peruano. Primero ofrece una discusión de la definición de informalidad y de las mediciones de ésta, señalando además las razones por las cuales la informalidad generalizada debiera ser motivo de gran preocupación. Luego analiza los determinantes principales de la informalidad y plantea que ésta no tiene una causa única, sino que es producto de la combinación de servicios públicos deficientes, de un régimen normativo opresivo y de la débil capacidad de supervisión y ejecución del estado. Dicha combinación resulta especialmente explosiva cuando el país se caracteriza por tener bajos niveles educativos, fuertes presiones demográficas y estructuras productivas primarias. Finalmente, utilizando un análisis de regresión transversal entre países, se evalúa la relevancia empírica de cada uno de los determinantes de la informalidad, aplicando luego las relaciones

estimadas al caso peruano para evaluar la relevancia que tendría cada uno de los mecanismos propuestos en cada país específico. Concluye:

Ampliamente generalizada en el país, la informalidad en el Perú muestra niveles alarmantes. En efecto, las mediciones disponibles la ubican como una de las más altas del mundo. Esto es motivo de preocupación porque refleja una ineficiente asignación de recursos (sobre todo de mano de obra) y una ineficiente utilización de los servicios del estado, lo cual podría poner en riesgo las perspectivas de crecimiento del país. La evidencia comparativa sugiere que la informalidad en el Perú es producto de la combinación de malos servicios públicos y un marco normativo que agobia a las empresas formales.

2.6 Bases antropológicas

Berny, L. (2003). En su tesis “Trabajo, pobreza y calidad de vida: *El caso de un grupo de cartoneros de la comuna de Providencia. Departamento de Antropología*”. Universidad de Chile. Concluye:

Como se ha reiterado, el principal objetivo que se trazó esta investigación fue el realizar un estudio exploratorio-descriptivo sobre un grupo de cartoneros. Lo que se pretendía conocer y analizar sobre -y a partir de- ellos era cómo y por qué habían llegado a su oficio y por qué permanecían en él. Además de proyectar conocer sus expectativas de mejorar su calidad de vida mediante el ejercicio de su trabajo.

A manera de síntesis, el grupo de cartoneros estudiado representa a un amplio sector de la población del país que vive bajo circunstancias de completa desigualdad y que se encuentran excluidos económicos, política y socialmente. El formar parte de este sector provoca que sea una tarea titánica el hacer frente a las necesidades que todo ser humano tiene, como son el alimentarse, el vestirse y el contar con un lugar en donde vivir. Partiendo de la dificultad que tienen para solventar estas necesidades básicas, es evidente que las posibilidades de acceder a una educación formal y a un empleo de buena calidad que les permita tener la posibilidad de llevar su vida según sus deseos e intereses personales han sido muy limitadas.

Es la situación en la que viven la que los ha orillado, dadas las condiciones del mercado laboral, a buscar su subsistencia mediante el ejercicio de una actividad informal como es la de cartonero, la que en definitiva ofrece pocas o nulas posibilidades de ascenso, tomando en cuenta que el ingreso que obtienen no es suficiente siquiera para pensar en el futuro y planear la vida más allá de dos o tres días. Aun con todos los aspectos negativos que puede tener su oficio, piensan que es la mejor opción entre las que están a su alcance. Como se señaló anteriormente, si al menos cuentan con la posibilidad de “elegir” entre varios oficios dentro del mismo rango desde luego que optarán por el que consideren que es mejor para ellos.

Después de conocer la realidad de este grupo de personas no es esperable que las expectativas que tienen de mejorar su calidad de vida a partir del ejercicio de su oficio sean muy promisorias. Si bien hay dentro del grupo quien la ha mejorado considerablemente, hay también quien tiene 20 años ejerciendo la actividad sin haber modificado su condición para bien. En definitiva la gran mayoría considera que su trabajo no será la base de una mejor calidad de vida en el futuro, y esto resulta comprensible si se toma en cuenta que ni siquiera representa ahora la única fuente de sus ingresos. La mejoría podría estar entonces en dedicarse a otras actividades que les reditúen mayores ganancias, pero para ello necesitan recursos con los que actualmente no cuentan y que sólo la suerte o el ahorro se los pueden dar.

Mientras tanto no les queda más que seguir recolectando cartón a diario para poder subsistir. Junto con tratar de entender la realidad de estas personas sujetos de estudio como un microcosmos, en cuanto son un grupo de cartoneros que labora habitualmente en el mismo lugar, no se pueden dejar de lado todos los factores que han influido en su calidad vida y que se encuentran completamente fuera de su control. Se puede mencionar, por ejemplo, el más obvio: la situación política y económica nacional, que aun y cuando de acuerdo con las estadísticas macroeconómicas, Chile como país ha podido disminuir en los últimos años los niveles de pobreza, parece ser que estos datos sólo han tenido una repercusión en la salida momentánea de dicha condición, aumentando solamente en lo mínimo necesario los ingresos

de un buen número de personas para que puedan traspasar la denominada “Línea de la Pobreza”.

Otro factor a tomar en cuenta es el modelo económico neoliberal actualmente vigente, y su alta dependencia, dada su sustentación en las exportaciones, de la estabilidad e inestabilidad de la económica mundial. Dentro de este entrelazamiento de circunstancias, la injerencia que el grupo en estudio puede tener sobre su futuro es limitado, cuando no casi inexistente de acuerdo a su situación económica y social.

Si bien es necesario el contar con estadísticas macroeconómicas que muestren a grandes rasgos los avances o retrocesos de una economía, también lo es el conocer por dentro lo que ocurre con grupos que se encuentran desde hace buen tiempo dentro de un estado de marginación del cual no han podido emerger. Es en ese punto donde esta investigación se centró, con el objetivo de servir al conocimiento de las circunstancias que rodean a un grupo de personas que en muchas ocasiones son vistas como simples números, y sobre las que se piensa que otorgándoles un subsidio o un empleo de emergencia podrán salir de su condición de “pobres”.

Sin embargo la problemática que rodea a este grupo de personas y a las tantas que comparten condiciones similares de vida es mucho más profunda, y para hacerle frente de verdad, es necesario realizar modificaciones significativas en los niveles de desigualdad que actualmente se ostentan, lo cual necesariamente redituará en una mayor cantidad de oportunidades reales de elección, mejoría y crecimiento para esta gran cantidad de seres humanos de los cuales los sujetos de esta investigación representan tan sólo una muestra.

Galeano, S. (2007), en su tesis titulada: “*Ciudad, Informalidad y Políticas Públicas: Una reflexión desde la sociología de lo cotidiano*”. Universidad nacional de Colombia. Concluye:

En el presente documento se muestra cómo la informalidad revisada desde la perspectiva de la micro sociología, en la cual se adoptan experiencias de la vida cotidiana, traspasa las fronteras económicas que

generalmente delimitaron este fenómeno, insertándose en dinámicas sociales que incluyen formas de educar, de trabajar, de construir expectativas de vida y llevar a cabo procesos de territorialización en el espacio público. Si bien, actualmente se ha avanzado en la comprensión de formas alternativas de inserción social y de ejercer la ciudadanía desde el punto de vista académico, dichas formas no han sido contempladas en su totalidad en la formulación de políticas públicas y en la intervención de espacios como la calle, los barrios de invasión, el centro de la ciudad, etc.

En consecuencia, las políticas y proyectos que se plantean desde lo institucional, se presentan como medidas de choque en el sentido que entran a confrontar deficiencias de carácter estructural, relacionadas con la falta de empleo implementado estrategias a corto plazo a las cuales los vendedores recurren por un tiempo, pero cuando se termina la capacitación o el trabajo regresan y siguen ocupando el mismo espacio.

En Medellín, aunque por algún tiempo se han dado procesos de recuperación del espacio público, éstos han sido parciales; en la actualidad la ciudad está inmersa en procesos de cambio urbanístico acelerado, visible en casos como el Paseo Peatonal Carabobo, el cual se erige como eje y símbolo de renovación y recuperación del centro de la ciudad; este proyecto ha visibilizado y fortalecido las asociaciones y pre asociaciones de vendedores, la conciliación, la concertación y el reconocimiento del vendedor como actor activo dentro de la dinámica de la ciudad y aunque se observan limitaciones, el modelo de intervención puede ser mejorado.

No obstante, dicha consolidación de políticas públicas de Medellín, éstas no son la solución a la problemática de la invasión del espacio público; al contrario, la regulación del comercio informal y la flexibilidad de las políticas públicas frente al tema han representado para la ciudad la densificación y la aglomeración de vendedores en varias calles y pasos peatonales, convirtiéndose en una solución a corto y mediano plazo para estos actores sociales, que al mismo tiempo acentúa y promueve la limitación del carácter público de estos espacios, reduciendo el derecho a la ciudad de otros actores sociales.

Con lo anterior, se demuestra que la intervención de la ciudad a través de políticas públicas no es solo de tipo urbanístico, debe responder también a las necesidades de múltiples actores sociales, a múltiples tipos de ciudadano, en los cuales nosotros mismos estamos inmersos; así, las políticas públicas no apuntan solamente a la creación de ciudades productivas en un contexto competitivo, es ir más allá y plantearse ciudades incluyentes, donde exista el espacio para todos, en especial en aquellas ciudades que representan polos de desarrollo industrial y comercial a nivel nacional e internacional.

Por tanto, la informalidad no es sólo una problemática relacionada con los vendedores y el comercio ambulante, éstos son la manifestación de un fenómeno que, desde su compleja estructura, permite identificar factores de carácter global y local que se interrelacionan, convirtiendo el sector informal regional en la última fase de una larga cadena productiva. Es así como, teniendo en cuenta que la gran mayoría de productos comercializados en las aceras corresponden a productos importados, la mayoría de las veces de forma ilegal –contrabando–, el punto de partida del fenómeno de la informalidad son procesos de carácter internacional, en donde los agentes principales son las grandes factorías que exportan sus productos a través del mundo, lo que nos muestra que el poder de penetración de la globalización –tensión entre lo local-lo global– se hace extensivo hasta ámbitos micro sociales como las estructuras familiares y la vida cotidiana.

Un re direccionamiento de este concepto plantea para las políticas públicas en Bogotá y Medellín, en primera instancia como ciudades latinoamericanas, un reto grande con respecto a la forma de afrontar el fenómeno de la informalidad, entendido ya no como un residuo de las economías formales, propio de las economías de mercado, sino como un espacio de construcción de la vida social, el cual requiere el planteamiento de políticas públicas –en los términos de una política social urbana– donde las intervenciones no sólo presenten como objetivo tener un impacto inmediato, sino el ir más allá, como estrategias en las cuales los procesos de vida dados en el espacio den repuestas y alternativas al enfrentarse a los nuevos retos de las economías locales.

En esta medida, si el control del espacio público está caracterizado por relaciones de poder en las que permanentemente se reconoce el conflicto, se realizan negociaciones y se hacen acuerdos, éste ha perdido su carácter, ha dejado de ser aquel espacio que jurídicamente se reconoce como no edificable por parte de un particular. La negociación sobre el espacio público es, pues, la máxima expresión de la dicotomía entre ser y deber ser, más allá de la definición de lo público y lo privado, es la muestra del antagonismo entre control social informal y uso colectivo.

CAPÍTULO III MARCO METODOLÓGICO

3.1. Tipo de investigación

Este fenómeno investigado se basó en un estudio de campo realizado en un contexto de ambiente natural y en situaciones reales donde se halla las unidades de análisis del problema abordado en este trabajo investigativo. El enfoque es cuantitativo ya que se fundamentó en un esquema hipotético deductivo y lógico, buscando formular preguntas de investigación e hipótesis para luego probarlas, se apoyó en la medición estandarizada y numérica, utilizando el análisis estadístico, fue reduccionista y pretendió generalizar los resultados mediante muestras representativas, siendo su alcance descriptivo y correlacional.

En cuanto a su grado de abstracción corresponde a una investigación aplicada y sustantiva, porque tuvo propósito prácticos inmediatos bien definidos buscando actuar y producir cambios en un determinado sector de la realidad investigada. Además también es sustantiva, porque se orientó a resolver un problema fáctico con un margen de generalización limitado y tuvo como propósito el dar respuesta objetiva a una interrogante planteada en un determinado fragmento del objeto de estudio y del conocimiento alcanzado con la perspectiva de contribuir en la estructuración y mejora de aspectos doctrinarios con base científica.

Se considera que según el grado de generalización, se trató de una investigación acción, porque se centró en producir cambios en una realidad con generalizaciones empíricas estudiadas, tratando de asociar la investigación con la práctica a través de la aplicación y proyección de toma de decisiones.

Por la función principal de la investigación es explicativo porque se va dar a conocer la realidad que está pasando en la carretera central en especial el tramo Lima – La Oroya, que debido a la informalidad sucede accidentes de tránsito por ello las muertes y los heridos, evasión de impuestos e intangibles sociales.

Por la naturaleza de los datos, esta investigación siguió una metodología cuantitativa, porque su objeto de estudio es “externo” al sujeto que lo investiga tratando de lograr la máxima objetividad al emplear el análisis estadístico como característica resaltante. (Ñaupas, H. Mejía, E. Novoa , E. y Villagómez, A. 2011 pp 66-74).

3.2. Diseño y esquema de la investigación

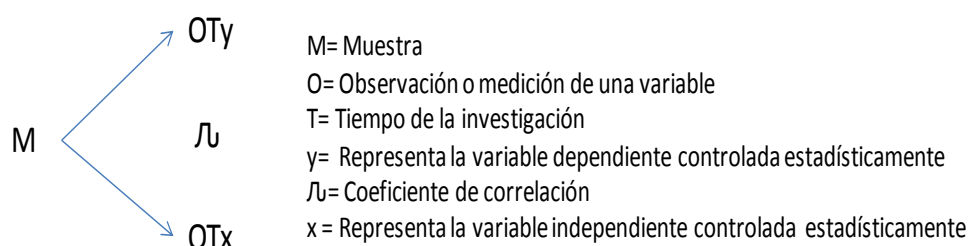
En lo que respecta al diseño fue no experimental, es decir, no se manipuló variable alguna sino que se observó el fenómeno tal y como se da en su contexto natural en un momento determinado, para posteriormente evaluarlo y establecer la consistencia fundamental de llegar a saber las correlaciones entre las variables de estudio

Constituye una investigación ex post facto, porque se basó en hechos y acciones que ya ocurrieron buscándose relaciones entre las variables planteadas e identificar los criterios operativos que pudieran resaltar la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles en la carretera central tramo Lima – La Oroya.

Según la temporalización, reúne las condiciones de método transversal porque describió las variables y analizó su incidencia en un momento determinado sin realizar un seguimiento prospectivo. Así mismo, el tiempo no intervino en el comportamiento de las variables y se tomó datos de un grupo de unidad de análisis simultáneamente en un momento dado.

Desarrolla el diseño transversal descriptivo, porque indagó la incidencia y los valores en que se manifestaron las variables que se investigaron en un instante determinado de tiempo y sirvió como parte básica pero no suficiente, considerándose que sin la descripción previa no se puede

explicar, es decir, sin el ¿Cómo es? No se puede explicar el ¿Por qué?, razón por la que se complementa con el diseño transversal correlacional, buscando de esta manera conocer las causas que originan las situaciones problemáticas dentro del contexto social en estudio, interpretando cualitativamente, sobre una mutua relación para saber cómo se pueden comportar una variable al conocer el comportamiento de la otra variable relacionándola cuantitativamente, explicando finalmente los hechos y fenómenos en cuanto a lo que lo origina y sus consecuencias.



El método de investigación fue deductivo, ya que partió de datos generales aceptados como verdaderos previamente establecidos como principios generales, para luego deducir mediante el razonamiento lógico varias suposiciones y comprobar su validez.

3.3. Población y muestra.

Población

Para el presente trabajo de investigación se contó con la participación de 135 personas: Supervisores de transportes, en Lima en enero del 2014, distribuida de la siguiente manera:

Tabla 2

Población en estudio

Unidades informales plaqueadas	Supervisores de transportes
1500 vehículos	135

Muestra

Se constituyó una muestra no probabilística por cuotas de cien (100) Supervisores de transportes que laboran en la carretera central tramo Lima – La Oroya.

En la determinación óptima de la muestra se utilizó la fórmula de muestreo aleatorio simple sin reemplazo o población finita siguiente:

$$n = \frac{Z^2 PQN}{e^2(N-1) + Z^2PQ}$$

Para las unidades de análisis de Supervisores de transportes

n = Tamaño óptimo de la muestra

Z = Valor de la abscisa de la curva normal para una probabilidad del 95% de confianza

P= Proporción de Supervisores de transportes que aplican la condición de encontrarse laborando en la carretera central tramo Lima – La Oroya.

Q = Proporción de Supervisores de transportes que no aplican como integrantes (natos) de encontrarse laborando en la carretera central tramo Lima – La Oroya.

e = margen de error de 5%

N = población

1 = factor de corrección

Entonces, el nivel de significancia es de 95%, con 5% de margen de error, siendo la n óptima:

$$n = \frac{(1.96)^2 (0.5) (0.5) (135)}{(0.05)^2 (135-1) + (1.96)^2 (0.5) (0.5)} = 129.65 = 100$$

n = 100 Supervisores de transportes

A continuación, se presentan los criterios de inclusión y de exclusión determinados para la muestra de Supervisores de transportes que laboran en la carretera central tramo Lima – La Oroya:

Tabla 3

Criterios de administración del instrumento de recogida de datos (cuestionario)

CRITERIOS DE INCLUSIÓN	CRITERIOS DE EXCLUSIÓN
<p>1. Supervisores de transportes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estar comprendidos entre las edades de 25 – 45 años • Estar comprendido en el efectivo de personal que labora en la carretera central • Tener experiencia profesional en cuanto a servicio de pasajeros en transporte terrestre • Haber recibido capacitación sobre informalidad • Tener antecedentes de haber participado en operativos. 	<p>2. Supervisores de transportes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • No considerar a personas, mayores de 45 años. • Presentar antecedentes judiciales, así como sanciones disciplinarias de rigor. • No haber recibido capacitación sobre informalidad • Encontrarse en situación de destacado.

3.4. Instrumentos de recolección de datos

Los instrumentos de recolección de datos aplicados en este estudio investigativo consistieron en la observación, durante situaciones fácticas experimentadas por las unidades de análisis señaladas, encuesta a supervisores de transportes, entrevista personal a expertos (líderes de la

Superintendencia de Transportes, efectivos Policiales de amplio currículum profesional), lectura y análisis de reglamentos, directivas y protocolos de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Pasajeros, Carga y Mercancías (SUTRAN) referente a la informalidad en el servicio de pasajeros.

3.5. Técnicas de recojo, procesamiento y presentación de datos

Para la observación de las unidades de análisis en situaciones de generalización empírica se utilizó una técnica mixta: participante y no participante, es decir, en algunos casos se observó directamente los hechos relacionados con la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles en la carretera central tramo Lima – La Oroya y en otros, se preguntó a una muestra representativa de ellos sobre la problemática derivada de las variables presentadas en la investigación, a fin de obtener datos conductuales sobre dicho aspecto, las que fueron anotados en un cuaderno de anotaciones por los propios investigadores. Los criterios de construcción del instrumento de recogida de datos (observación) fueron los siguientes:

1. Se desarrolló una observación de campo, es decir, en el lugar natural de los hechos: carretera central tramo Lima – La Oroya, operativos, bases de la SUTRAN.
2. Se aplicó una observación estructurada mediante la cual se registró diversas reacciones y comportamientos en cada unidad de observación o muestra.
3. Se estructuró una lista de cotejo para cuantificar: el qué se observó, el cómo y a través de qué medio.
4. Se desarrolló una observación colectiva participante, el investigador interactuó con las actividades específicas de las unidades de observación, tomando nota de las reacciones positivas y negativas, describiéndose como estructura del escenario la carretera central tramo Lima – La Oroya.

5. El tipo de observación que se ejecutó fue directa, el observador actuó independientemente, registrando diferentes aspectos observados.
6. Se tuvo en consideración los elementos fundamentales que comporta la observación:

Tabla 4

Consideraciones de la observación

El sujeto	01 observador (investigador)
El sujeto - objeto	La informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles en la carretera central tramo Lima – La Oroya
Los medios	Los sentidos humanos; especialmente vista y oído
Los instrumentos	Cuaderno de anotaciones, lista de cotejo, auto reporte
El marco teórico	El cuerpo teórico que sirve de guía

7. La validez científica de la técnica de observación empleada se basó en las normas siguientes:
 - Objetivo de la investigación: el qué y el para qué se va a observar.
 - Se definió y delimitó el área de observación: población y muestra (Supervisores de transporte que laboran en la carretera central tramo Lima – la Oroya) y que tienen injerencia en la informalidad en el servicio de pasajeros.
 - Se planificó y capacitó al observador (investigador)
 - Se definió operacionalmente las variables a ser observadas y cómo serían registradas, por lo que se confeccionó una guía de observación flexible.

- Se previó los instrumentos siguientes para recoger los datos: cuaderno de anotaciones, formatos de registro, grabadora, filmadora, etc.
- Todo registro de informaciones será trabajado de inmediato, de modo objetivo y responsable.

La entrevista a expertos, todos ellos líderes de la Superintendencia de Transportes, efectivos Policiales de amplio currículo profesional, fue de tipo conversación informal y libre, sin embargo, se orientó las preguntas y discusiones de acuerdo a los objetivos de la investigación y a las conductas observadas en las unidades de análisis. Los testimonios y conclusiones obtenidos se anotaron en un cuaderno de anotaciones. Los criterios de construcción del instrumento de recogida de datos (entrevista) fueron los siguientes:

1. Como técnica científica, la entrevista reunió a un entrevistador-moderador con el entrevistado o informante y su único propósito fue obtener respuestas o informaciones que ayuden a comprobar las hipótesis planteadas. El entrevistador fue el propio investigador.
2. Se elaboró una entrevista estructurada (dirigida) y planificada, obedeciendo a pautas específicas en su preparación, aplicación e interpretación de los datos e informaciones recogidas. Esta se realizó como una conversación “cara a cara”.
3. Los instrumentos empleados fueron: la guía de la entrevista, una grabadora y el diario del entrevistador. El propio investigador efectuó la función de relator.
4. El procedimiento para la entrevista se preparó para antes, durante y después de la misma, según las siguientes pautas:
 - a. Antes de la entrevista
 - Presentación del entrevistador

- Conocimiento previo del entorno del entrevistado
- Aspectos personales del entrevistador
- Capacitación específica del entrevistador
- Preparación y reconocimiento de lugar, horario y detalles

b. Durante la entrevista

- Generación de corriente de empatía
- Utilización de vocabulario adecuado a la situación y conforme al marco teórico de referencia del informante
- Actuación con sinceridad, sin rodeos y espontánea
- Evitar discusiones, así como inducir o sugerir respuestas
- Evitar posturas o hacer alardes de autoridad
- No dar ejemplos ni hacer admoniciones morales
- Prestar atención en lo referente a la comprobación de las hipótesis y/o lo que se quiere expresar
- No apremiar al informante para que termine su relato o idea fuerza, por el contrario, ayudarlo a que lo concluya
- Registrar la información doblando los medios que aseguren todo lo expresado por el informante
- Agradecer al informante y garantizarle confidencialidad

c. Después de la entrevista

- Analizar las respuestas, observaciones anotadas y registradas en todos los medios empleados, de preferencia a la brevedad posible

En cuanto al análisis documental, por un lado, el investigador reunió la totalidad de los informes que los supervisores formulan al término de la

misión asignada, para su lectura y análisis sobre el tema central de la investigación; de otro lado, se realizó una lectura pormenorizada y análisis de contenido de actuales Manuales, Directivas y Reglamentos sobre la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles. En ambos casos, se reunió diversa información en un cuaderno de anotaciones (análisis de contenido y observación), luego de lo cual se plasmó los conceptos más relevantes en el Marco teórico (al final de la descripción de cada indicador). Los criterios de construcción del instrumento de recogida de datos (análisis) fueron los siguientes:

1. La información seleccionada en el marco teórico de nuestras variables de investigación se analizó de manera objetiva, sistemática y cuantificable.
2. Su aplicación tuvo una orientación racional dirigida a estudiar las ideas contenidas en citas de textos, anteriores investigaciones relacionadas al asunto y comunicación diversa obtenida. Asimismo, se buscó descubrir diferencias en el contenido temático encontrado.
3. Se empleó como instrumento del análisis de contenido la hoja de calificación, en la cual las categorías o variables de la investigación fueron trabajadas debidamente codificadas.
4. En la codificación se definió el universo y la muestra a analizar, las categorías referidas a las variables y las unidades de análisis de contenido que estuvieron constituidas por el tema y los indicadores establecidos para cada una de las variables de la investigación.
5. La codificación empleada para las categorías del análisis de contenido fue igual a la que se utilizó en la Tabla 5, valoración de encuesta-cuestionario.
7. Para las operaciones estadísticas se empleó el paquete informático SPSS 20, estableciéndose en su pizarra de variables, la definición de nuestras variables de investigación; obteniéndose las tablas de contingencia de las variables para cada hipótesis formulada, así como

las pruebas del Chi-cuadrado, conjugando las frecuencias observadas en las probabilidades de frecuencias esperadas.

Para los supervisores de transportes participantes en la investigación, el instrumento empleado fue la encuesta, a través de la técnica del cuestionario auto aplicado, siendo este instrumento de recolección de datos semiestructurado y constituido por 24 preguntas (cerradas), correlacionadas por cada indicador, la que tuvo por finalidad determinar cómo la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles se relaciona con la seguridad ciudadana en la carretera central tramo Lima – La Oroya.

Los criterios de construcción del instrumento para la recolección de datos (cuestionario) fueron los siguientes:

1. El presente cuestionario solo incluye preguntas cerradas, con lo cual se busca reducir la ambigüedad de las respuestas y favorecer las comparaciones entre las respuestas.
2. Cada indicador de la variable independiente fue medido a través de cuatro (04) preguntas justificadas por cada uno de los indicadores de la variable dependiente, con lo cual se le otorga mayor consistencia a la investigación.
3. Todas las preguntas fueron pre codificadas, siendo sus opciones de respuesta las siguientes:

Total Desacuerdo	1
Desacuerdo	2
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	3
Acuerdo	4
Total Acuerdo	5

4. Todas las preguntas reflejan lo señalado en el diseño de la investigación al ser descriptivas – correlacionales.
5. Las preguntas del cuestionario están agrupadas por los indicadores de la variable independiente con lo cual se logra una secuencia y orden en la investigación.
6. En razón de lo señalado en los ítems 2 y 4, cada pregunta ha sido elaborada con claridad, precisión y comprensión por las unidades de análisis seleccionadas.
7. No se ha sacrificado la claridad por la concisión, por el contrario, dado el tema de investigación hay preguntas largas que facilitan el recuerdo, proporcionando al encuestado más tiempo para reflexionar y favorecer una respuesta más articulada.
8. Las preguntas han sido formuladas con un léxico apropiado, simple, directo y que guardan relación con los criterios de inclusión de la muestra.
9. Para evitar confusión de cualquier índole, se han referido las preguntas a un aspecto o relación lógica enumerada como subtítulo y vinculadas al indicador de la variable independiente.

De manera general, en la elaboración del cuestionario se previó evitar, entre otros aspectos, inducir las respuestas, apoyarse en evidencias comprobadas, negar el tema que se interroga, así como el desorden investigativo.

La pre codificación de las respuestas a las preguntas establecidas en el cuestionario se precisó en la siguiente tabla:

Tabla 5

Valoración de Encuesta – Cuestionario

Valor	Valoración
1	Total Desacuerdo
2	Desacuerdo
3	Ni de acuerdo ni en desacuerdo
4	Acuerdo
5	Total Acuerdo

Fuente: Elaboración propia

La utilización de preguntas cerradas tuvo como base evitar o reducir la ambigüedad de las respuestas y facilitar su comparación. Adjunto al cuestionario se colocó un glosario de términos especificando aquellos aspectos técnicos presentes en las preguntas determinadas. Además, las preguntas fueron formuladas empleando escalas de codificación para facilitar el procesamiento y análisis de los datos, enlazando los indicadores de la variable de relación con cada uno de los indicadores de la variable de efecto, lo que le dará la consistencia necesaria al cuestionario.

El cuestionario fue validado –validez de contenido que es lo que corresponde en estos casos– utilizando criterios de expertos, apoyados en el uso de la V de Aiken. En cada juicio de expertos se colocará el coeficiente de validez que no debía ser mayor de uno (1). Se encuestaron a 02 docentes expertos, lo que corroboró la validez de la totalidad de los ítems de los instrumentos.

Respecto de la confiabilidad, en el presente estudio de investigación se utilizó el Índice de Consistencia Interna (Alfa de Cronbach), el que presenta valores entre 0 y 1. Los valores superiores a 0.8 son considerados aceptables; si su valor es cercano a la unidad se trata de un instrumento fiable y hace que sus mediciones sean estables y consistentes. Pero si su valor está por debajo de 0.8, el instrumento que se está evaluando presenta una variabilidad heterogénea en sus ítems y, por lo tanto, llevará a conclusiones equívocas.

La interpretación del valor calculado del Alfa de Cronbach, determina que los resultados de la encuesta realizada a los 100 encuestados, confirman que se trata de un instrumento con significativa fiabilidad y hace que sus mediciones sean estables y consistentes.

Tabla 6

Indicadores de fiabilidad

Valor	Interpretación
0	Nula fiabilidad
0.01 a 0.20	Insignificativa fiabilidad
0.21 a 0.40	Baja fiabilidad
0.41 a 0.60	Media fiabilidad
0.61 a 0.80	Alta fiabilidad
0.81 a 0.99	Significativa fiabilidad
1	Total fiabilidad

Fuente: SUTRAN.

Procesamiento de los datos

Se contó con la autorización de la Dirección de la SUTRAN

Para la aplicación de la observación de actividades de las unidades de análisis seleccionadas, el investigador (01) asistió indistintamente a cada uno de los puntos de control en la carretera central tramo Lima – La Oroya donde se encuestó la muestra durante los meses de (Jul-Dic 2014), según su disponibilidad horaria.

La entrevista a expertos se realizó posteriormente a la aplicación del cuestionario a los supervisores de transportes, en forma personal (cara a cara), entre diciembre 2014 y enero de 2015. El investigador contó para esta actividad con un resumen de los datos conductuales obtenidos en la observación al personal entrevistado.

El análisis documental se realizó entre los meses de agosto - diciembre de 2014, luego de la observación realizada.

La encuesta se realizó en junio 2015 (primera quincena), únicamente a la muestra determinada, en campos de instrucción en forma simultánea. El investigador realizó una explicación del objetivo de su aplicación, así como instruyó sobre su solución, anonimato, transparencia en el manejo de los resultados, respetándose éticamente los principios que sustentan toda investigación. La aplicación de la encuesta tuvo una duración aproximada de dos horas.

El procesamiento de las encuestas se realizó en el mes de agosto 2015, utilizando el paquete estadístico SPSS, versión 20 y aplicando como soporte estadístico la prueba del coeficiente de PEARSON para los resultados alcanzados del cuestionario.

Los métodos utilizados para el procesamiento de los resultados obtenidos a través de los diferentes instrumentos de recogida de datos, así como para su interpretación posterior, fueron el de análisis y síntesis, que permitió una mejor definición de los componentes individuales del fenómeno estudiado; y el de deducción-inducción, que permitió comprobar a través de hipótesis determinadas el comportamiento de indicadores de la realidad estudiada.

Se empleó para la lectura cualitativa de los datos estadísticos alcanzados la matriz siguiente:

Tabla 7

Matriz de interpretación cualitativa de valores porcentuales de los resultados estadísticos alcanzados

N° porcentual	Interpretación cualitativa
100%	Unanimidad
80 % - 99%	Mayoría significativa
60% - 79%	Mayoría
50% - 59%	Mayoría no significativa
40% - 49%	Minoría significativa
20% - 39%	Minoría
1% - 19%	Minoría no significativa
0%	Desierto

Fuente: SUTRAN.

CAPÍTULO IV. RESULTADOS

4.1 Resultados

Pregunta 1. *¿Considera usted que el mayor número de accidentes son ocasionados por automóviles informales?*

Tabla 8

Análisis del resultado porcentual de la pregunta 1

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Total desacuerdo	10	10,0	10,0	10,0
	En desacuerdo	15	15,0	15,0	25,0
	Ni acuerdo ni desacuerdo de acuerdo	20	20,0	20,0	45,0
	Total acuerdo	25	25,0	25,0	70,0
	Total	30	30,0	30,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

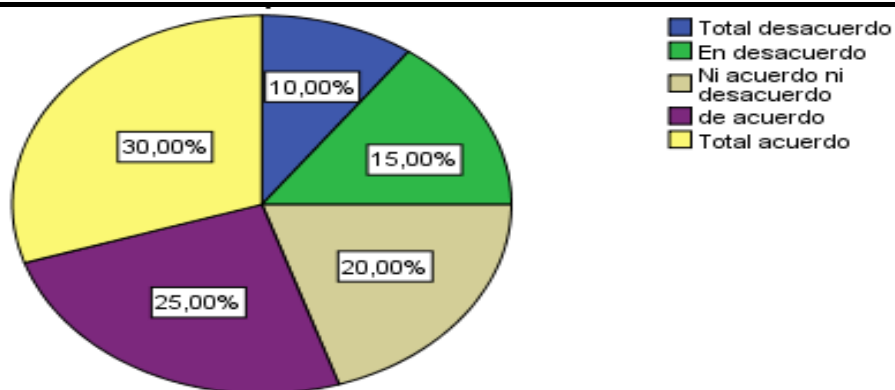


Figura 1. Resultado porcentual pregunta 1

ANÁLISIS

1. El 10% de los encuestados está en total desacuerdo en que el mayor número de accidentes son ocasionados por automóviles informales.
2. El 15% de los encuestados está en desacuerdo en que el mayor número de accidentes son ocasionados por automóviles informales.

3. El 20% de los encuestados no está ni de acuerdo ni desacuerdo en que el mayor número de accidentes son ocasionados por automóviles informales.
4. El 25% de los encuestados está en de acuerdo en que el mayor número de accidentes son ocasionados por automóviles informales.
5. El 30% de los encuestados está en total acuerdo en que el mayor número de accidentes son ocasionados por automóviles informales.

Pregunta 2. *¿Cree usted que el número de muertos en carretera por accidentes es ocasionado por automóviles informales?*

Tabla 9

Análisis del resultado porcentual de la pregunta 2

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Total desacuerdo	10	10,0	10,0	10,0
	En desacuerdo	26	26,0	26,0	36,0
	Ni acuerdo ni desacuerdo	19	19,0	19,0	55,0
	de acuerdo	25	25,0	25,0	80,0
	Total acuerdo	20	20,0	20,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

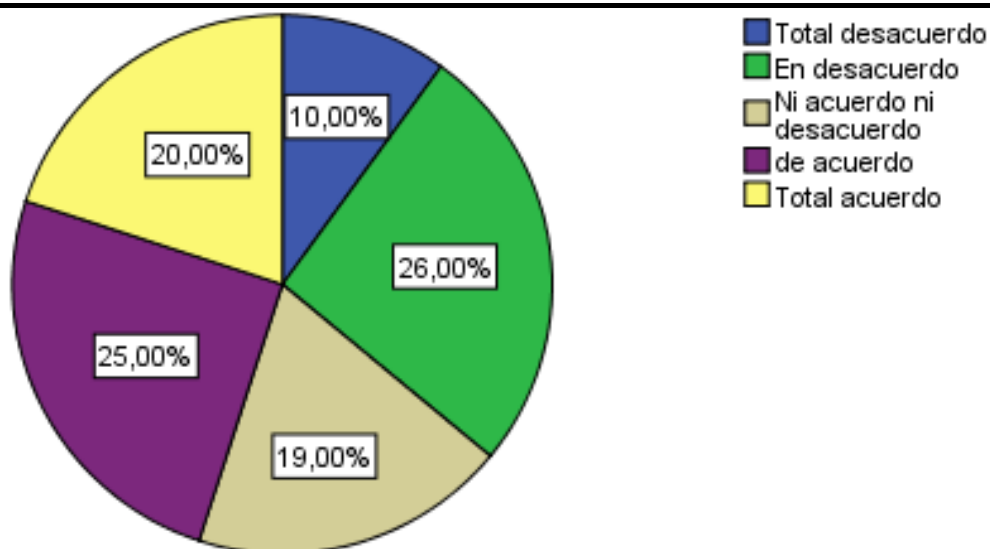


Figura 2. Resultado porcentual pregunta 2

ANÁLISIS

1. El 10% de los encuestados está en total desacuerdo en que el número de muertos en carretera por accidentes es ocasionado por automóviles informales.
2. El 26% de los encuestados está en desacuerdo en que el número de muertos en carretera por accidentes es ocasionado por automóviles informales.

3. El 19% de los encuestados no está ni de acuerdo ni desacuerdo en que el número de muertos en carretera por accidentes es ocasionado por automóviles informales.
4. El 25% de los encuestados está de acuerdo en que el número de muertos en carretera por accidentes es ocasionado por automóviles informales.
5. El 20% de los encuestados está en total acuerdo en que el número de muertos en carretera por accidentes es ocasionado por automóviles informales.

Pregunta 3. ¿La volcadura de automóviles en lo que va del año en su mayoría son informales?

Tabla 10

Análisis del resultado porcentual de la pregunta 3

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Total desacuerdo	10	10,0	10,0	10,0
	En desacuerdo	35	35,0	35,0	45,0
	Ni acuerdo ni desacuerdo	20	20,0	20,0	65,0
	de acuerdo	25	25,0	25,0	90,0
	Total acuerdo	10	10,0	10,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

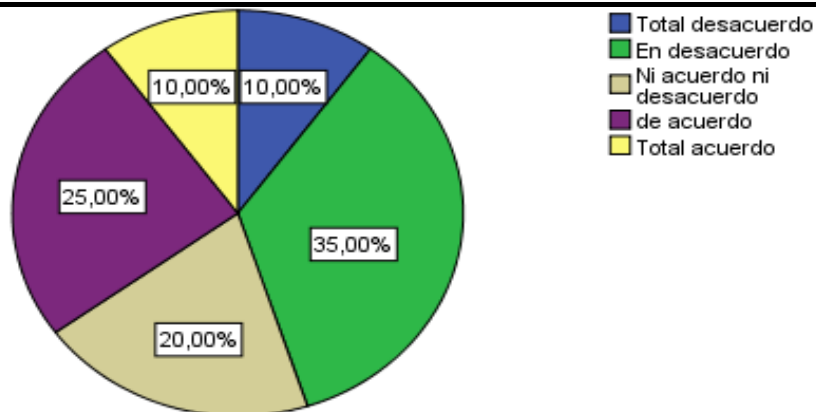


Figura 3. Resultado porcentual pregunta 3

ANÁLISIS

1. El 10 % de los encuestados está en total acuerdo en que la volcadura de automóviles en lo que va del año en su mayoría son informales.
2. El 35 % de los encuestados está en desacuerdo en que la volcadura de automóviles en lo que va del año en su mayoría son informales.
3. El 20 % de los encuestados no está ni de acuerdo ni desacuerdo en que la volcadura de automóviles en lo que va del año en su mayoría son informales.

4. El 25 % de los encuestados está en de acuerdo en que la volcadura de automóviles en lo que va del año en su mayoría son informales.
5. El 10 % de los encuestados está en total desacuerdo en que la volcadura de automóviles en lo que va del año en su mayoría son informales.

Pregunta 4. ¿El exceso de pasajeros en la unidad de automóviles es muy recurrente?.

Tabla 11

Análisis del resultado porcentual de la pregunta 4

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Total desacuerdo	5	5,0	5,0	5,0
	En desacuerdo	15	15,0	15,0	20,0
	Ni acuerdo ni desacuerdo	10	10,0	10,0	30,0
	de acuerdo	30	30,0	30,0	60,0
	Total acuerdo	40	40,0	40,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

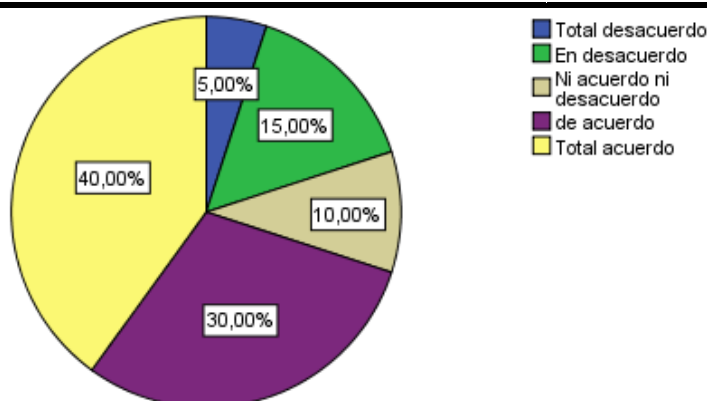


Figura 4. Resultado porcentual pregunta 4

ANÁLISIS

1. EL 5% de los encuestados está en total desacuerdo en que el exceso de pasajeros en la unidad de automóviles es muy recurrente.
2. EL 15% de los encuestados está en desacuerdo en que el exceso de pasajeros en la unidad de automóviles es muy recurrente.
3. EL 10% de los encuestados no está ni de acuerdo ni desacuerdo en que el exceso de pasajeros en la unidad de automóviles es muy recurrente.
4. EL 30% de los encuestados está en de acuerdo en que el exceso de pasajeros en la unidad de automóviles es muy recurrente.
5. EL 40% de los encuestados está en total acuerdo en que el exceso de pasajeros en la unidad de automóviles es muy recurrente.

Pregunta 5. ¿Considera usted que el servicio de colectivo prestado ocasiona el mayor número de accidentes?

Tabla 12

Análisis del resultado porcentual de la pregunta 5

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Total desacuerdo	10	10,0	10,0	10,0
	En desacuerdo	5	5,0	5,0	15,0
	Ni acuerdo ni desacuerdo de acuerdo	15	15,0	15,0	30,0
	Total acuerdo	25	25,0	25,0	55,0
	Total	45	45,0	45,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

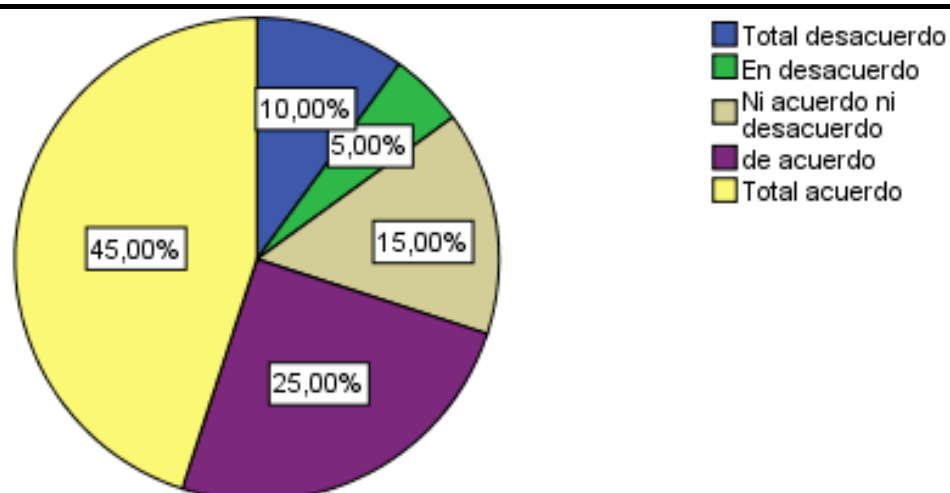


Figura 5. Resultado porcentual pregunta 5

ANÁLISIS

1. El 10% de los encuestados está en total acuerdo en que el servicio colectivo prestado ocasiona el mayor número de accidentes.
2. El 5% de los encuestados está en desacuerdo en que el servicio colectivo prestado ocasiona el mayor número de accidentes.
3. El 15% de los encuestados no está ni de acuerdo ni desacuerdo que el servicio colectivo prestado ocasiona el mayor número de accidentes.
4. El 25% de los encuestados está de acuerdo en que el servicio colectivo prestado ocasiona el mayor número de accidentes.
5. El 45% de los encuestados está en total acuerdo en que el servicio colectivo prestado ocasiona el mayor número de accidentes.

Tabla 13

Análisis de la dimensión accidentes de tránsito

Accidentes de tránsito	TD	D	NAND	A	TA
1. ¿Considera usted que el mayor número de accidentes son ocasionados por automóviles informales?	10	15	20	25	30
2. ¿Cree usted que el número de muertos en carretera por accidentes es ocasionado por automóviles informales?	10	26	19	25	20
3. ¿La volcadura de automóviles en lo que va del año en su mayoría son informales?	10	35	20	25	10
4. ¿El exceso de pasajeros en la unidad de automóviles es muy recurrente?	5	15	10	30	40
5. ¿Considera usted que el servicio de colectivo prestado ocasiona el mayor número de accidentes?	10	5	15	25	45
Total	45	96	84	130	145
Porcentaje	9	19.2	16.8	26	29

4.1.1. Análisis de la dimensión accidentes de tránsito

Al hacer el análisis de la dimensión accidentes de tránsito se tiene que un 26% de encuestados está de acuerdo en que el mayor número de accidentes, muertes en carretera y volcaduras son ocasionados por automóviles informales; el exceso de pasajeros en la unidad de automóviles es muy recurrente; el servicio de colectivo prestado ocasiona el mayor número de accidentes; pero si se agrega los que están totalmente de acuerdo se alcanza un 55% que piensa lo mismo contra un 28.2% que piensa lo contrario porque aseguran que la mayoría de las volcaduras y de muertos no son vehículos informales y un 16,8 % de indecisos que tienen duda entre los dos pensamientos.

Pregunta 6. ¿Considera usted que el automóvil plaqueado contribuye a la municipalidad?

Tabla 14

Análisis del resultado porcentual de la pregunta 6

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	En desacuerdo	10	10,0	10,0	10,0
	Ni acuerdo ni desacuerdo	11	11,0	11,0	21,0
	de acuerdo	34	34,0	34,0	55,0
	Total acuerdo	45	45,0	45,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

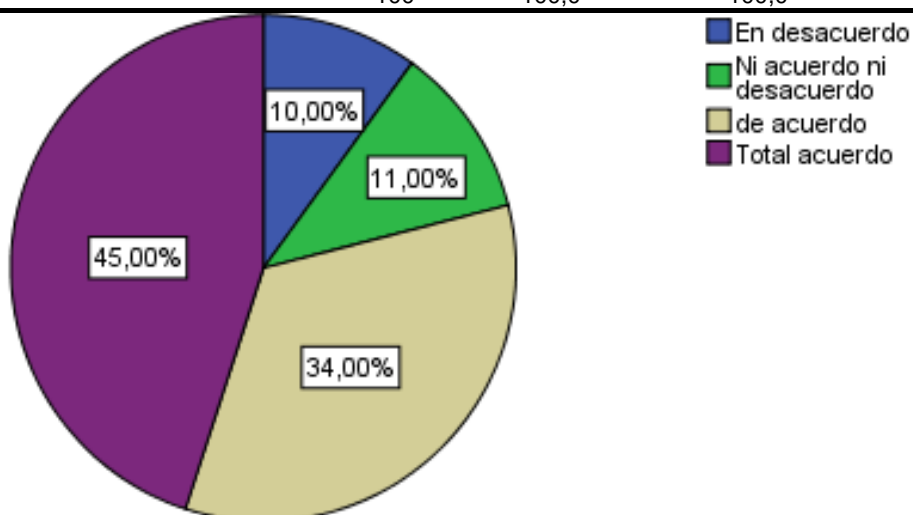


Figura 6. Resultado porcentual pregunta 6

ANÁLISIS

1. El 10% de los encuestados está en desacuerdo en que el automóvil plaqueado contribuye a la municipalidad.
2. El 11% de los encuestados no está en ni de acuerdo ni desacuerdo en que el automóvil plaqueado contribuye a la municipalidad.
3. El 34% de los encuestados está en acuerdo que el automóvil plaqueado contribuye a la municipalidad.
4. El 45% de los encuestados está en total acuerdo que el automóvil plaqueado contribuye a la municipalidad.

Pregunta 7. ¿Considera usted oneroso el trámite para legalizar la informalidad en vehículos tipo automóviles?

Tabla 15

Análisis del resultado porcentual de la pregunta 7

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	En desacuerdo	10	10,0	10,0	10,0
	Ni acuerdo ni desacuerdo	10	10,0	10,0	20,0
	de acuerdo	35	35,0	35,0	55,0
	Total acuerdo	45	45,0	45,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

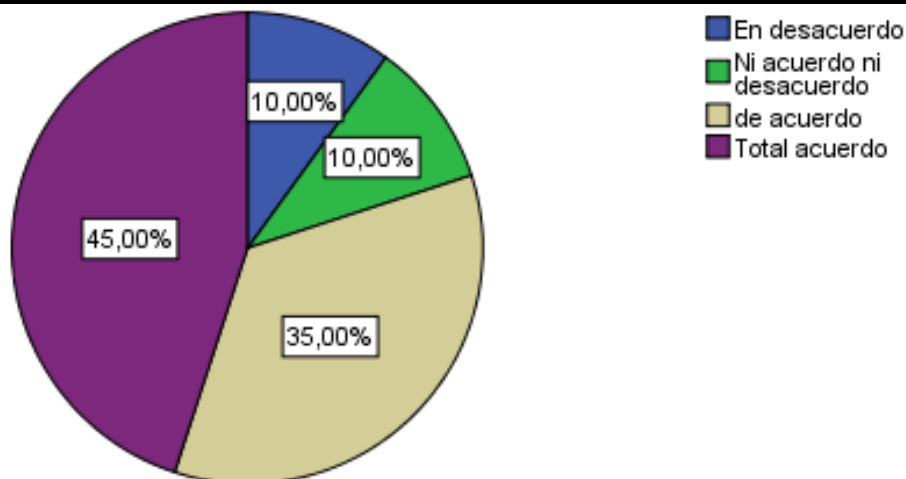


Figura 7. Resultado porcentual pregunta 7

ANÁLISIS

1. EL 10 % de los encuestados está en desacuerdo que es oneroso el trámite para legalizar la informalidad en vehículos tipo automóviles.
2. EL 10 % de los encuestados no está en ni de acuerdo ni desacuerdo que es oneroso el trámite para legalizar la informalidad en vehículos tipo automóviles.
3. EL 35 % de los encuestados está en de acuerdo que es oneroso el trámite para legalizar la informalidad en vehículos tipo automóviles.
4. EL 45 % de los encuestados está en total acuerdo que es oneroso el trámite para legalizar la informalidad en vehículos tipo automóviles.

Pregunta 8. ¿Considera que son justas las sanciones determinadas en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre para los vehículos informales?

Tabla 16

Análisis del resultado porcentual de la pregunta 8

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Total desacuerdo	5	5,0	5,0	5,0
	En desacuerdo	5	5,0	5,0	10,0
	Ni acuerdo ni desacuerdo de acuerdo	10	10,0	10,0	20,0
	Total acuerdo	20	20,0	20,0	40,0
	Total	60	60,0	60,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

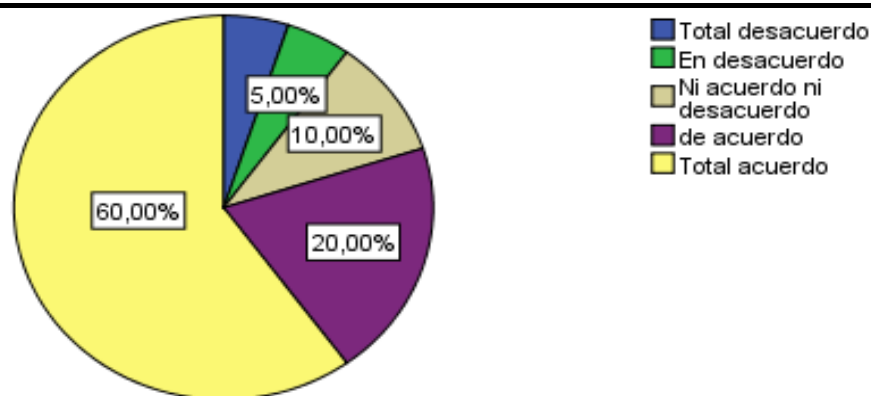


Figura 8. Resultado porcentual pregunta 8

ANÁLISIS

1. El 5 % de los encuestados está en total desacuerdo en que son justas las sanciones determinadas en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre para los vehículos informales.
2. El 5 % de los encuestados está desacuerdo en que son justas las sanciones determinadas en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre para los vehículos informales.
3. El 10 % de los encuestados no está de acuerdo ni desacuerdo en que son justas las sanciones determinadas en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre para los vehículos informales.
4. El 20 % de los encuestados está en acuerdo en que son justas las sanciones determinadas en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre para los vehículos.
5. El 60 % de los encuestados está en total acuerdo en que son justas las sanciones determinadas en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre para los vehículos.

Pregunta 9. ¿Considera usted que la informalidad favorece para la evasión del impuesto?

Tabla 17

Análisis del resultado porcentual de la pregunta 9

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Total desacuerdo	15	15,0	15,0	15,0
	En desacuerdo	15	15,0	15,0	30,0
	Ni acuerdo ni desacuerdo de acuerdo	10	10,0	10,0	40,0
	Total acuerdo	30	30,0	30,0	70,0
	Total	100	100,0	100,0	100,0

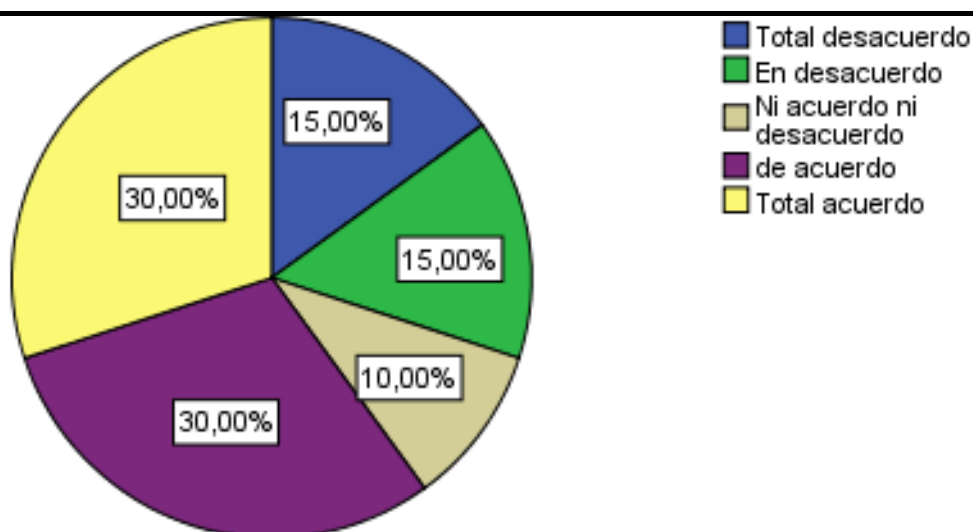


Figura 9. Resultado porcentual pregunta 9

ANÁLISIS

1. EL 15% de los encuestados está en total desacuerdo en que la informalidad favorece para la evasión del impuesto.
2. EL 15% de los encuestados está en desacuerdo en que la informalidad favorece para la evasión del impuesto.
3. EL 10% de los encuestados no está en ni de acuerdo ni desacuerdo en que la informalidad favorece para la evasión del impuesto.
4. EL 30% de los encuestados está en acuerdo en que la informalidad favorece para la evasión del impuesto.
5. EL 30% de los encuestados no está en total acuerdo en que la informalidad favorece para la evasión del impuesto.

Pregunta 10. ¿Está de acuerdo en que el servicio de colectivo no cumple con las contribuciones municipales?

Tabla 18

Análisis del resultado porcentual de la pregunta 10

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Total desacuerdo	5	5,0	5,0	5,0
	En desacuerdo	5	5,0	5,0	10,0
	Ni acuerdo ni desacuerdo de acuerdo	10	10,0	10,0	20,0
	Total acuerdo	59	59,0	59,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

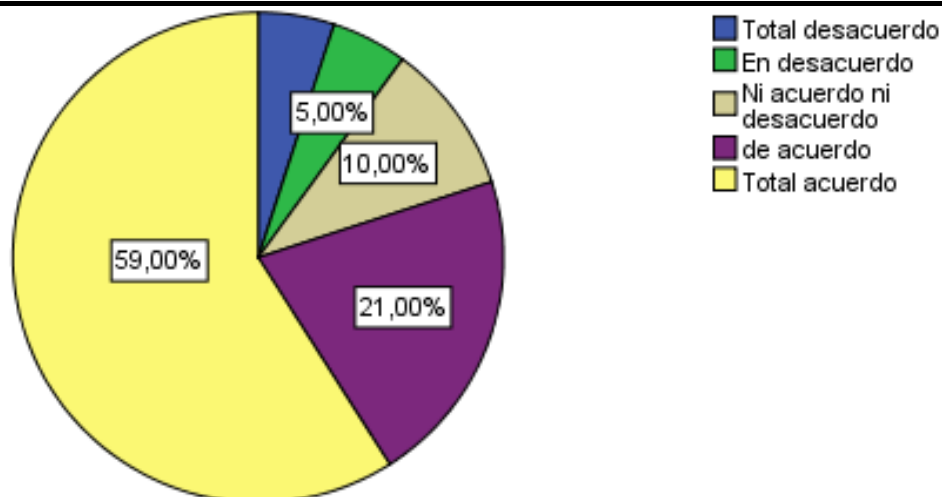


Figura 10. Resultado porcentual pregunta 10

ANÁLISIS

1. El 5% de los encuestados está en total desacuerdo en que el servicio de colectivo no cumple con las contribuciones municipales.
2. El 5% de los encuestados está en desacuerdo en que el servicio de colectivo no cumple con las contribuciones municipales.
3. El 10% de los encuestados no está ni de acuerdo ni en desacuerdo en que el servicio de colectivo no cumple con las contribuciones municipales.
4. El 21% de los encuestados está en acuerdo en que el servicio de colectivo no cumple con las contribuciones municipales.
5. El 59% de los encuestados está en total acuerdo en que el servicio de colectivo no cumple con las contribuciones municipales.

Pregunta 11. ¿Está de acuerdo que el servicio turístico evade impuestos por considerar muy dificultoso el trámite del MTC?

Tabla 19

Análisis del resultado porcentual de la pregunta 11

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Total desacuerdo	6	6,0	6,0	6,0
	En desacuerdo	5	5,0	5,0	11,0
	Ni acuerdo ni desacuerdo de acuerdo	9	9,0	9,0	20,0
	Total acuerdo	26	26,0	26,0	46,0
	Total	54	54,0	54,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

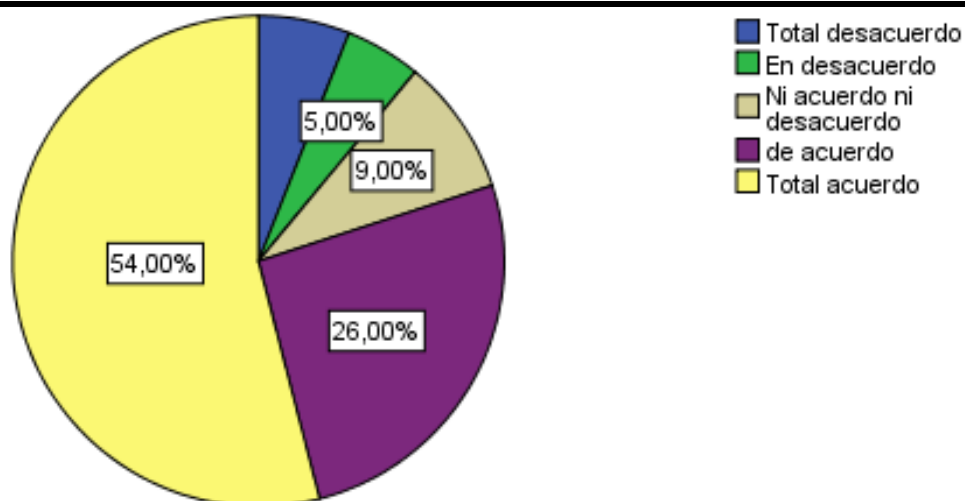


Figura 11. Resultado porcentual pregunta 11

ANÁLISIS

1. El 6 % de los encuestados está en total desacuerdo en que el servicio turístico evade impuestos por considerar muy dificultoso el trámite el MTC.
2. El 5 % de los encuestados está en desacuerdo en que el servicio turístico evade impuestos por considerar muy dificultoso el trámite el MTC.
3. El 9 % de los encuestados no está ni de acuerdo ni desacuerdo en que el servicio turístico evade impuestos por considerar muy dificultoso el trámite el MTC.
4. El 26 % de los encuestados está en acuerdo en que el servicio turístico evade impuestos por considerar muy dificultoso el trámite el MTC.
5. El 54 % de los encuestados está en total acuerdo en que el servicio turístico evade impuestos por considerar muy dificultoso el trámite el MTC.

Pregunta 12. ¿Está de acuerdo que el servicio expreso evade impuestos por considerar muy dificultoso el trámite del MTC?

Tabla 20

Análisis del resultado porcentual de la pregunta 12

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Total desacuerdo	5	5,0	5,0	5,0
	En desacuerdo	6	6,0	6,0	11,0
	Ni acuerdo ni desacuerdo de acuerdo	14	14,0	14,0	25,0
	Total acuerdo	45	45,0	45,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

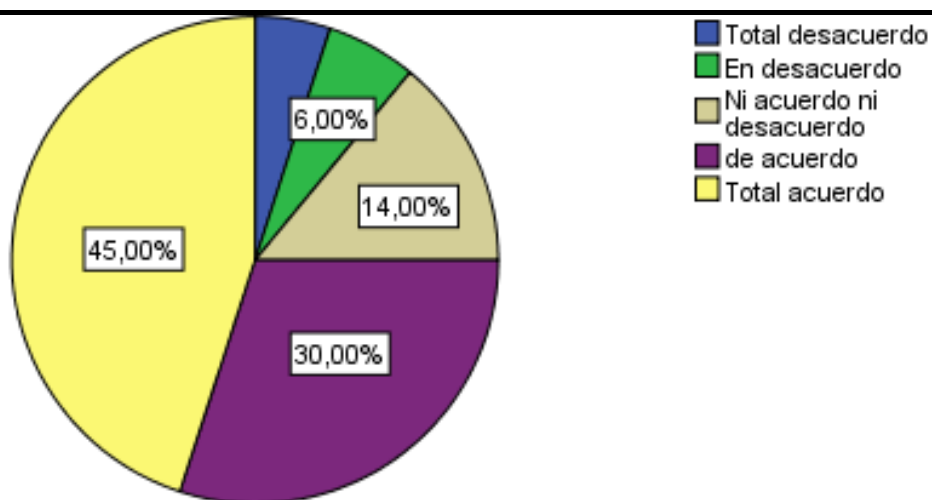


Figura 12. Resultado porcentual pregunta 12

ANÁLISIS

1. El 5 % de los encuestados está en total desacuerdo en que el servicio expreso evade impuestos por considerar muy dificultoso el trámite el MTC.
2. El 6 % de los encuestados está en desacuerdo en que el servicio expreso evade impuestos por considerar muy dificultoso el trámite el MTC.
3. El 14 % de los encuestados no está ni de acuerdo ni desacuerdo en que el servicio expreso evade impuestos por considerar muy dificultoso el trámite el MTC.
4. El 30 % de los encuestados está en acuerdo en que q el servicio expreso evade impuestos por considerar muy dificultoso el trámite el MTC.
5. El 45 % de los encuestados está en total acuerdo en que el servicio expreso evade impuestos por considerar muy dificultoso el trámite el MTC.

Tabla 21

Análisis de la dimensión evasión de impuestos

Evasión de impuestos		TD	D	NAND	A	TA
6	¿Considera usted que el automóvil plaqueado contribuye a la municipalidad?	0	10	11	34	45
7	¿Considera usted oneroso el trámite para legalizar la informalidad en vehículos tipo automóviles?	0	10	10	35	45
8	¿Considera que son justas las sanciones determinadas en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre para los vehículos informales?	5	5	10	20	60
9	¿Considera usted que la informalidad favorece para la evasión del impuesto?	15	15	10	30	30
10	¿Está de acuerdo en que el servicio de colectivo no cumple con las contribuciones municipales?	5	5	10	21	59
11	¿Está de acuerdo que el servicio turístico evade impuestos por considerar muy dificultoso el trámite el MTC?	6	5	9	26	54
12	¿Está de acuerdo que el servicio expreso evade impuestos por considerar muy dificultoso el trámite el MTC?	5	6	14	30	45
Total		36	56	74	196	338
Porcentaje		5.14	8	10.57	28	48.29

4.1.2. Análisis de la dimensión evasión de impuestos

Al realizar el análisis de la dimensión evasión de impuestos se tiene que un 28% de los encuestados está de acuerdo en que el automóvil plaqueado contribuye a la municipalidad, es oneroso el trámite para legalizar la informalidad en vehículos tipo automóviles, que son justas las sanciones determinadas en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre para los vehículos informales, que la informalidad favorece para la evasión del impuesto, en que el servicio de colectivo no cumple con las contribuciones municipales, está de acuerdo que el servicio expreso evade impuestos por considerar muy dificultoso el trámite el MTC, está de acuerdo que el servicio turístico evade impuestos por considerar muy dificultoso el trámite el MTC; pero si se le agrega los que están totalmente de acuerdo se tiene un 76.29% que afirman lo mismo. Frente a un 13.14% que piensa lo contrario y un 10.57% de indecisos pero cuyos porcentajes no son significativos.

Pregunta 13. ¿Considera usted que los vehículos no cuentan con póliza de seguros de los automóviles que prestan servicio de pasajeros por desconocimiento de la norma?

Tabla 22

Análisis del resultado porcentual de la pregunta 13

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Total desacuerdo	15	15,0	15,0	15,0
	En desacuerdo	15	15,0	15,0	30,0
	Ni acuerdo ni desacuerdo de acuerdo	11	11,0	11,0	41,0
	Total acuerdo	28	28,0	28,0	69,0
	Total	31	31,0	31,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

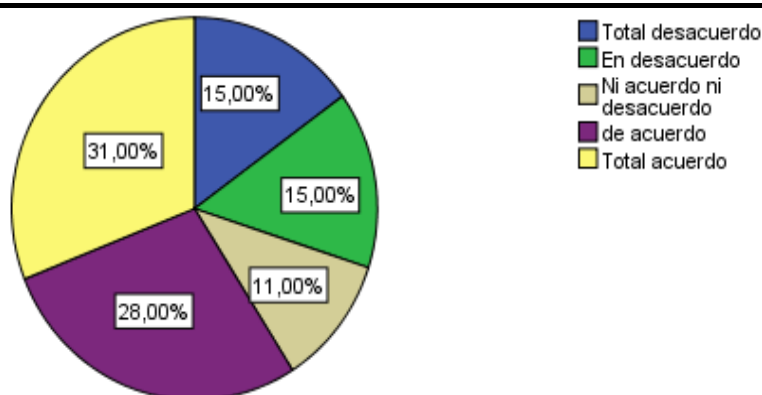


Figura 13. Resultado porcentual pregunta 13

ANÁLISIS

1. El 15 % de los encuestados está en total desacuerdo en que los vehículos no cuentan con póliza de seguros de los automóviles que prestan servicio de pasajeros por desconocimiento de la norma.
2. El 15 % de los encuestados está desacuerdo en que los vehículos no cuentan con póliza de seguros de los automóviles que prestan servicio de pasajeros por desconocimiento de la norma.
3. El 11% de los encuestados no está ni de acuerdo ni desacuerdo en que los vehículos no cuentan con póliza de seguros de los automóviles que prestan servicio de pasajeros por desconocimiento de la norma.
4. El 28 % de los encuestados está en acuerdo en que los vehículos no cuentan con póliza de seguros de los automóviles que prestan servicio de pasajeros por desconocimiento de la norma.
5. El 31% de los encuestados está en total acuerdo en que los vehículos no cuentan con póliza de seguros de los automóviles que prestan servicio de pasajeros por desconocimiento de la norma.

Pregunta 14. ¿Considera que el mal uso del SOAT es frecuente?

Tabla 23

Análisis del resultado porcentual de la pregunta 14

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Total desacuerdo	5	5,0	5,0	5,0
	En desacuerdo	25	25,0	25,0	30,0
	Ni acuerdo ni desacuerdo de acuerdo	10	10,0	10,0	40,0
	Total acuerdo	30	30,0	30,0	70,0
	Total	100	100,0	100,0	100,0

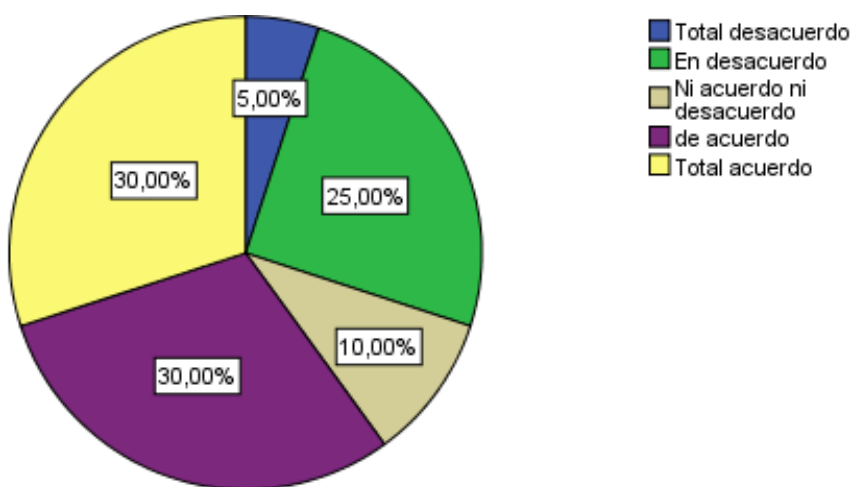


Figura 14. Resultado porcentual pregunta 14

ANÁLISIS

1. El 5 % de los encuestados está en total desacuerdo en que el mal uso del SOAT es frecuente
2. El 25 % de los encuestados está desacuerdo en que el mal uso del SOAT es frecuente
3. El 10 % de los encuestados no está ni de acuerdo ni desacuerdo en que el mal uso del SOAT es frecuente
4. El 30 % de los encuestados está de acuerdo en que el mal uso del SOAT es frecuente
5. El 30 % de los encuestados está en total acuerdo en que el mal uso del SOAT es frecuente

Pregunta 15. ¿Considera usted que en la intervención de automóviles, la revisión técnica actualizada es uno de los documentos con que no cuenta el conductor?

Tabla 24

Análisis del resultado porcentual de la pregunta 15

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Total desacuerdo	6	6,0	6,0	6,0
	En desacuerdo	14	14,0	14,0	20,0
	Ni acuerdo ni desacuerdo	10	10,0	10,0	30,0
	de acuerdo	30	30,0	30,0	60,0
	Total acuerdo	40	40,0	40,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

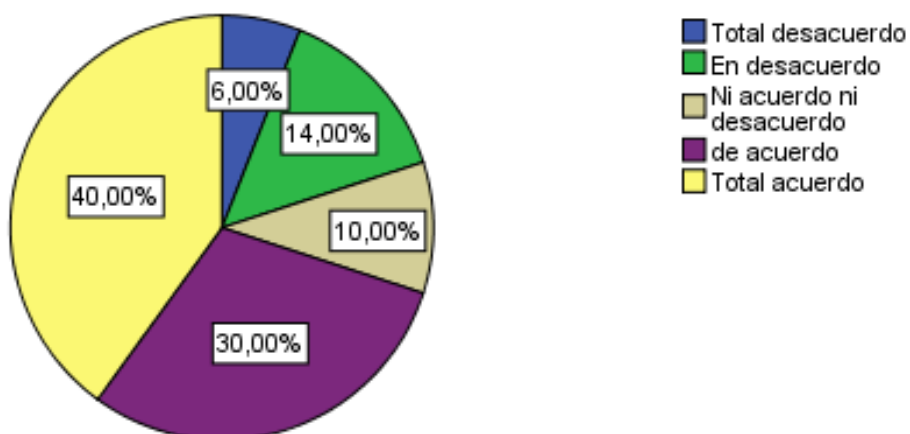


Figura 15. Resultado porcentual pregunta 15

ANÁLISIS

1. El 6 % de los encuestados está en total desacuerdo en que la revisión técnica actualizada es uno de los documentos con que no cuenta el conductor.
2. El 14 % de los encuestados está desacuerdo en que la revisión técnica actualizada es uno de los documentos con que no cuenta el conductor.
3. El 10 % de los encuestados no está ni de acuerdo ni desacuerdo en que la revisión técnica actualizada es uno de los documentos con que no cuenta el conductor.
4. El 30 % de los encuestados está de acuerdo en que la revisión técnica actualizada es uno de los documentos con que no cuenta el conductor.
5. El 40 % de los encuestados está en total acuerdo en que la revisión técnica actualizada es uno de los documentos con que no cuenta el conductor.

Pregunta 16. ¿Considera usted que los automóviles intervenidos no cuentan con el uso de GPS?

Tabla 25

Análisis del resultado porcentual de la pregunta 16

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	En desacuerdo	10	10,0	10,0	10,0
	Ni acuerdo ni desacuerdo	10	10,0	10,0	20,0
	de acuerdo	21	21,0	21,0	41,0
	Total acuerdo	59	59,0	59,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

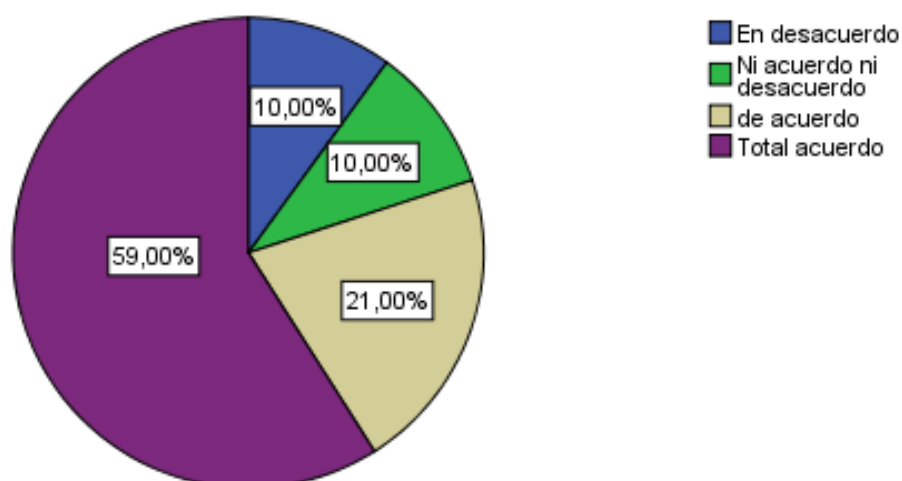


Figura 16. Resultado porcentual pregunta 16

ANÁLISIS

1. El 10 % de los encuestados está en desacuerdo en que los automóviles intervenidos no cuentan con el uso de GPS
2. El 10 % de los encuestados no está ni de acuerdo ni desacuerdo en que los automóviles intervenidos no cuentan con el uso de GPS
3. El 21 % de los encuestados está de acuerdo en que los automóviles intervenidos no cuentan con el uso de GPS
4. El 59 % de los encuestados está total de acuerdo en que los automóviles intervenidos no cuentan con el uso de GPS

Pregunta 17. ¿Considera usted que el servicio de colectivo cuenta con GPS?

Tabla 26

Análisis del resultado porcentual de la pregunta 17

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Total desacuerdo	20	20,0	20,0	20,0
	En desacuerdo	10	10,0	10,0	30,0
	Ni acuerdo ni desacuerdo de acuerdo	10	10,0	10,0	40,0
	Total acuerdo	25	25,0	25,0	65,0
	Total	35	35,0	35,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

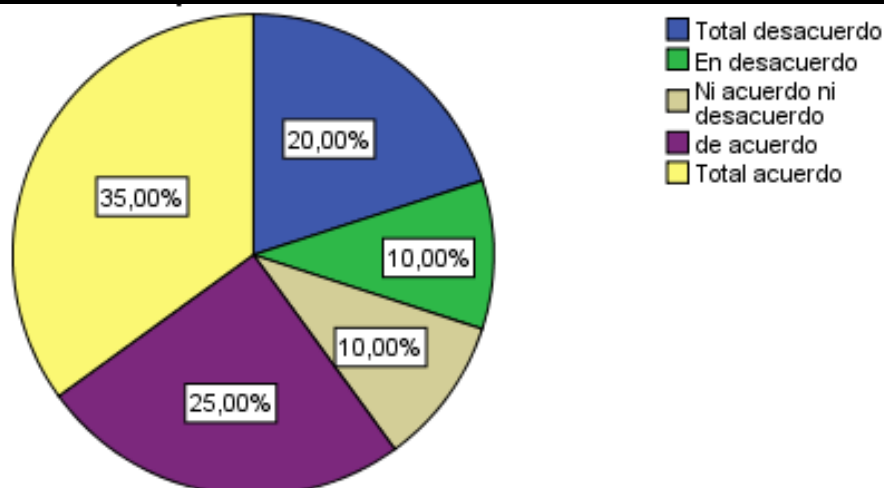


Figura 17. Resultado porcentual pregunta 17

ANÁLISIS

1. El 20 % de los encuestados está en total desacuerdo en que el servicio de colectivo cuenta con GPS
2. El 10 % de los encuestados está desacuerdo en que el servicio de colectivo cuenta con GPS
3. El 10 % de los encuestados no está de acuerdo ni desacuerdo en que el servicio de colectivo cuenta con GPS
4. El 25 % de los encuestados está de acuerdo en que el servicio de colectivo cuenta con GPS
5. El 35 % de los encuestados está en total acuerdo en que el servicio de colectivo cuenta con GPS

Tabla 27

Análisis de la dimensión intangibles sociales

Intangibles sociales	TD	D	NAND	A	TA
13. ¿Considera usted que los vehículos no cuentan con póliza de seguros de los automóviles que prestan servicio de pasajeros por desconocimiento de norma?	15	15	11	28	31
14. ¿Considera que el mal uso del SOAT es frecuente?	5	25	10	30	30
15. ¿Considera usted que en la intervención de automóviles, la revisión técnica actualizada es uno de los documentos con que no cuenta el conductor?	6	14	10	30	40
16. ¿Considera usted que los automóviles intervenidos no cuentan con el uso de GPS?	0	10	10	21	59
17. ¿Considera usted que el servicio de colectivo cuenta con GPS?	20	10	10	25	35
Total	46	74	51	134	195
Porcentaje	9.2	14.8	10.2	26.8	39

4.1.3. Análisis de la dimensión intangibles sociales

Al hacer el análisis de la dimensión intangibles sociales se tiene que un 26.8 % de los encuestados está de acuerdo en que los vehículos no cuentan con póliza de seguros de los automóviles que prestan servicio de pasajeros por desconocimiento de norma, que el mal uso del SOAT es frecuente, que la revisión técnica actualizada es uno de los documentos con que no cuenta el conductor, que los automóviles intervenidos no cuentan con el uso de GPS, que el servicio de colectivo cuenta con GPS pero si se agrega los que están en total acuerdo se alcanza un 65.8% que afirma lo mismo contra un 24 % que piensan lo contrario que no están de acuerdo con el uso de pólizas de seguro y que no es frecuente el mal uso del SOAT con un 10.2% de indecisos.

Pregunta 18. ¿Está de acuerdo que los automóviles que prestan servicio de colectivo no cumplen con las ordenanzas del Ministerio de Transportes?

Tabla 28

Análisis del resultado porcentual de la pregunta 18

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	En desacuerdo	5	5,0	5,0	5,0
	Ni acuerdo ni desacuerdo	15	15,0	15,0	20,0
	de acuerdo	26	26,0	26,0	46,0
	Total acuerdo	54	54,0	54,0	100,0
Total		100	100,0	100,0	

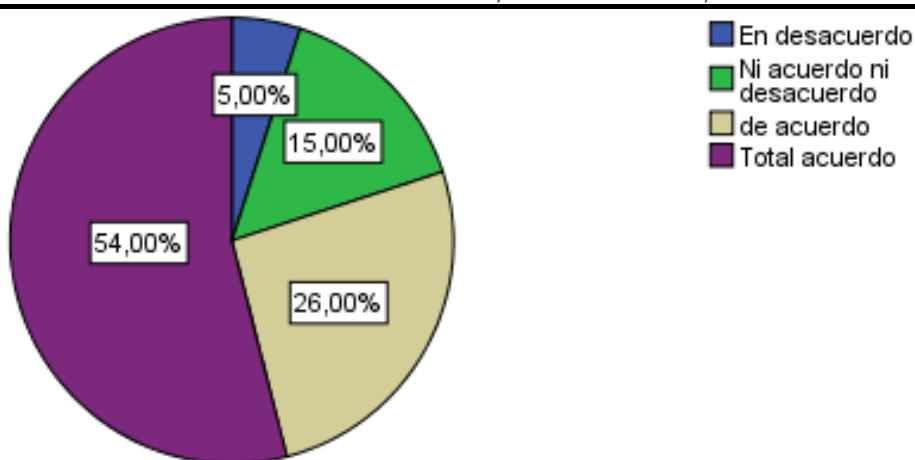


Figura 18. Resultado porcentual pregunta 18

ANÁLISIS

1. El 5 % de los encuestados está en desacuerdo en que los automóviles que prestan servicio de colectivo no cumplen con las ordenanzas del Ministerio de Transportes.
2. El 15 % de los encuestados no está ni de acuerdo ni desacuerdo en que los automóviles que prestan servicio de colectivo no cumplen con las ordenanzas del Ministerio de Transportes.
3. El 26 % de los encuestados está de acuerdo en que los automóviles que prestan servicio de colectivo no cumplen con las ordenanzas del Ministerio de Transportes.
4. El 54 % de los encuestados está en total acuerdo en que los automóviles que prestan servicio de colectivo no cumplen con las ordenanzas del Ministerio de Transportes.

Pregunta 19: ¿Considera Ud., que el servicio expreso afecta la seguridad ciudadana?

Tabla 29

Análisis del resultado porcentual de la pregunta 19

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Total desacuerdo	10	10,0	10,0	10,0
	En desacuerdo	10	10,0	10,0	20,0
	Ni acuerdo ni desacuerdo	10	10,0	10,0	30,0
	de acuerdo	36	36,0	36,0	66,0
	Total acuerdo	34	34,0	34,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

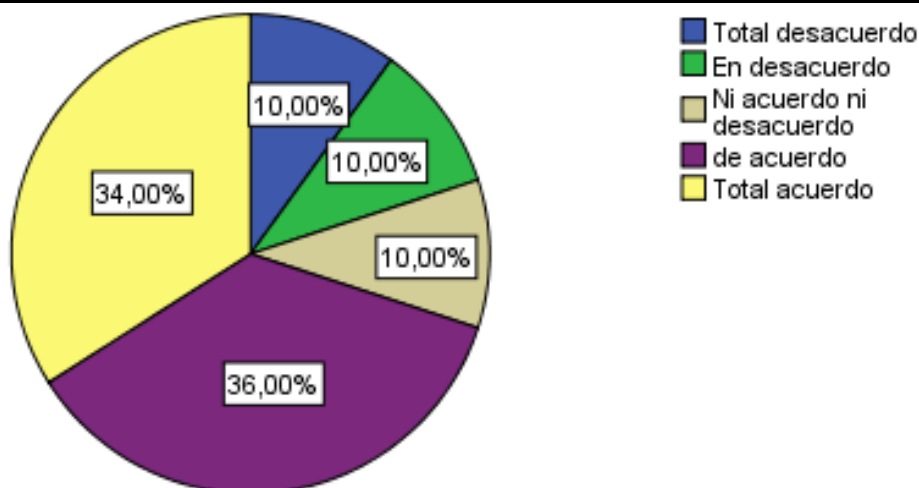


Figura 19. Resultado porcentual pregunta 19

ANÁLISIS

1. El 10 % de los encuestados está en total desacuerdo en que el servicio expreso afecta a la seguridad ciudadana.
2. El 10 % de los encuestados está desacuerdo en que el servicio expreso afecta a la seguridad ciudadana.
3. El 10 % de los encuestados no está ni de acuerdo ni desacuerdo en que el servicio expreso afecta a la seguridad ciudadana.
4. El 36% de los encuestados está de acuerdo en que el servicio expreso afecta a la seguridad ciudadana.
5. El 34 % de los encuestados está en total acuerdo en que el servicio expreso afecta a la seguridad ciudadana.

Pregunta 20. ¿Considera usted que el servicio expreso cuenta con el mayor número de papeletas?

Tabla 30

Análisis del resultado porcentual de la pregunta 20

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Total desacuerdo	10	10,0	10,0	10,0
	En desacuerdo	10	10,0	10,0	20,0
	Ni acuerdo ni desacuerdo de acuerdo	10	10,0	10,0	30,0
	Total acuerdo	36	36,0	36,0	66,0
	Total	34	34,0	34,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

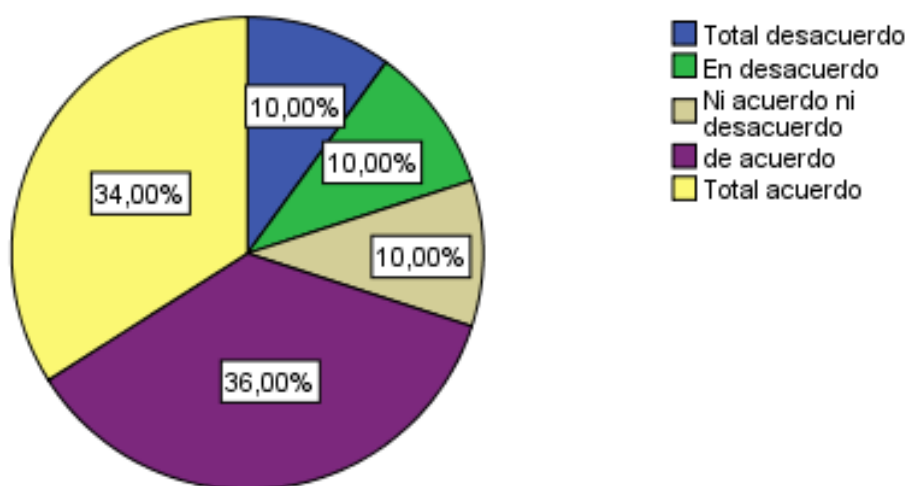


Figura 20. Resultado porcentual pregunta 20

ANÁLISIS

1. El 10 % de los encuestados está total desacuerdo en que el servicio expreso cuenta con el mayor número de papeletas.
2. El 10 % de los encuestados está desacuerdo en que el servicio expreso cuenta con el mayor número de papeletas.
3. El 10 % de los encuestados no está ni de acuerdo ni desacuerdo en que el servicio expreso cuenta con el mayor número de papeletas.
4. El 36 % de los encuetados está de acuerdo en que el servicio expreso cuenta con el mayor número de papeletas.
5. El 34 % de los encuetados está en total de acuerdo en que el servicio expreso cuenta con el mayor número de papeletas.

Pregunta 21. ¿Está de acuerdo que en las intervenciones que realizó al servicio expreso siempre excede el número de pasajeros?

Tabla 31

Análisis del resultado porcentual de la pregunta 21

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Total desacuerdo	5	5,0	5,0	5,0
	En desacuerdo	5	5,0	5,0	10,0
	Ni acuerdo ni desacuerdo	16	16,0	16,0	26,0
	de acuerdo	29	29,0	29,0	55,0
	Total acuerdo	45	45,0	45,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

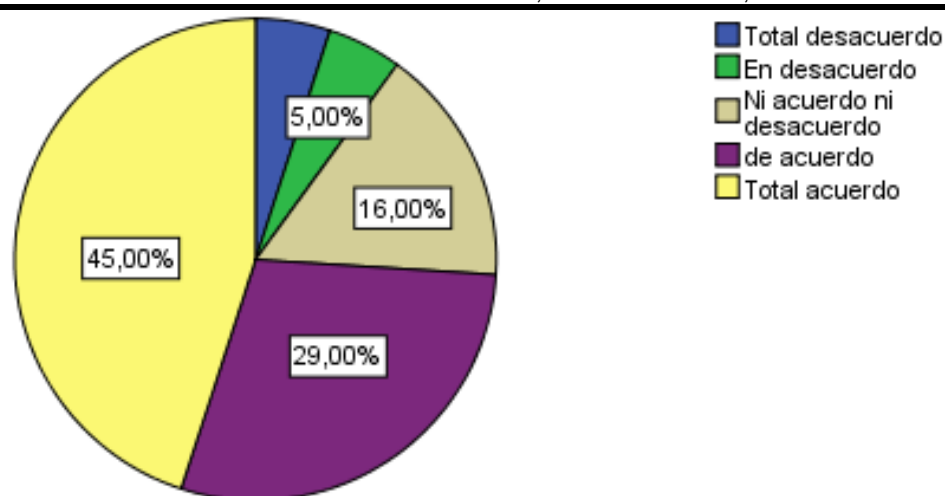


Figura 21. Resultado porcentual pregunta 21

ANÁLISIS

1. El 5 % de los encuestados está en total desacuerdo en las intervenciones que realizó al servicio expreso siempre excede el número de pasajeros.
2. El 5 % de los encuestados está desacuerdo en las intervenciones que realizó al servicio expreso siempre excede el número de pasajeros.
3. El 16 % de los encuestados no está ni de acuerdo ni en desacuerdo en las intervenciones que realizó al servicio expreso siempre excede el número de pasajeros.
4. El 29 % de los encuestados está de acuerdo en las intervenciones que realizó al servicio expreso siempre excede el número de pasajeros.
5. El 45 % de los encuestados está en total de acuerdo en las intervenciones que realizó al servicio expreso siempre excede el número de pasajeros.

Pregunta 22. ¿Considera Ud., que el servicio Vehicular turístico afecta a la seguridad ciudadana?

Tabla 32

Análisis del resultado porcentual de la pregunta 22

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Total desacuerdo	5	5,0	5,0	5,0
	En desacuerdo	5	5,0	5,0	10,0
	Ni acuerdo ni desacuerdo de acuerdo	10	10,0	10,0	20,0
	Total acuerdo	36	36,0	36,0	56,0
	Total	44	44,0	44,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

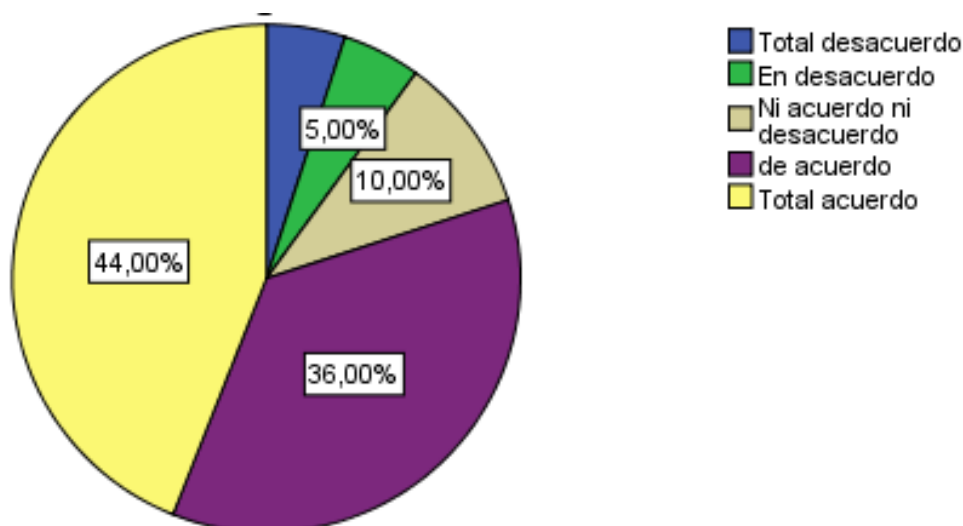


Figura 22. Resultado porcentual pregunta 22

ANÁLISIS

1. El 5 % de los encuestados está total desacuerdo en que el servicio Vehicular turístico afecta a la seguridad ciudadana.
2. El 5 % de los encuestados está desacuerdo en que el servicio Vehicular turístico afecta a la seguridad ciudadana.
3. El 10 % de los encuestados no está de acuerdo ni desacuerdo en que el servicio Vehicular turístico afecta a la seguridad ciudadana.
4. El 36 % de los encuestados está de acuerdo en que el servicio Vehicular turístico afecta a la seguridad ciudadana.
5. El 44 % de los encuestados está en total de acuerdo en que el servicio Vehicular turístico afecta a la seguridad ciudadana.

Pregunta 23. ¿Considera usted que el servicio turístico cuenta con el mayor número de papeletas?

Tabla 33

Análisis del resultado porcentual de la pregunta 23

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Total desacuerdo	15	15,0	15,0	15,0
	En desacuerdo	20	20,0	20,0	35,0
	Ni acuerdo ni desacuerdo	15	15,0	15,0	50,0
	de acuerdo	25	25,0	25,0	75,0
	Total acuerdo	25	25,0	25,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

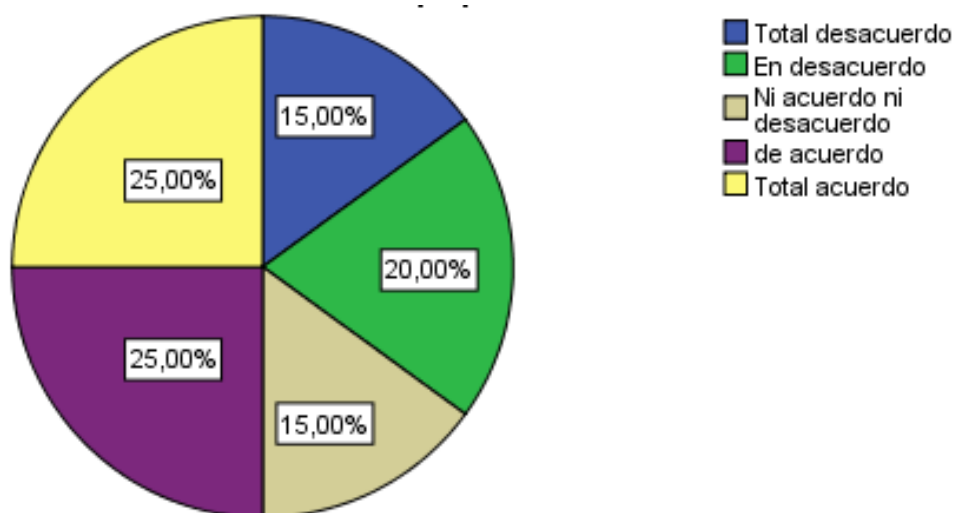


Figura 23. Resultado porcentual pregunta 23

ANÁLISIS

1. El 15 % de los encuestados está en total desacuerdo en que el servicio turístico cuenta con el mayor número de papeletas.
2. El 20 % de los encuestados está desacuerdo en que el servicio turístico cuenta con el mayor número de papeletas.
3. El 15 % de los encuestados no está ni de acuerdo ni desacuerdo en que el servicio turístico cuenta con el mayor número de papeletas.
4. El 25 % de los encuestados está de acuerdo en que el servicio turístico cuenta con el mayor número de papeletas.
5. El 25 % de los encuestados está total de acuerdo en que el servicio turístico cuenta con el mayor número de papeletas.

Pregunta 24. ¿Está de acuerdo que en las intervenciones que se realizó al servicio turístico siempre excede el número de pasajeros?

Tabla 34

Análisis del resultado porcentual de la pregunta 24

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Total desacuerdo	5	5,0	5,0	5,0
	En desacuerdo	5	5,0	5,0	10,0
	de acuerdo	35	35,0	35,0	45,0
	Total acuerdo	55	55,0	55,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

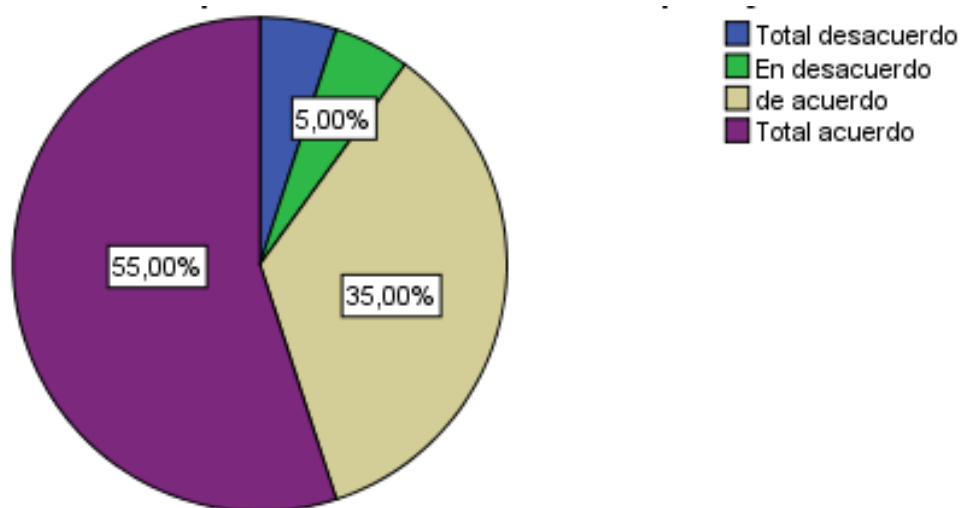


Figura 24. Resultado porcentual pregunta 24

ANÁLISIS

1. El 5 % de los encuestados está en total desacuerdo en que el servicio turístico siempre excede el número de pasajeros
2. El 5 % de los encuestados está desacuerdo en que el servicio turístico siempre excede el número de pasajeros
3. El 35 % de los encuestados está de acuerdo en que el servicio turístico siempre excede el número de pasajeros
4. El 55 % de los encuestados está total de acuerdo en que el servicio turístico siempre excede el número de pasajeros

Tabla 35
Análisis de la variable seguridad ciudadana

	Seguridad Ciudadana	TD	D	NAND	A	TA
18	¿Está de acuerdo que los automóviles que prestan servicio de colectivo no cumplen con las ordenanzas del Ministerio de Transportes generando inseguridad ciudadana	0	5	15	26	54
19	¿Considera Ud., que el servicio expreso afecta a la seguridad ciudadana por incumpliendo de normativa de transporte	10	10	10	36	34
20	¿Considera usted que el servicio expreso cuenta con el mayor número de papeletas UN gran indicador de inseguridad ciudadana	10	10	10	36	34
21	¿Está de acuerdo que en las intervenciones que realizó al servicio expreso siempre excede el número de pasajeros? Generando inseguridad ciudadana	5	5	16	29	45
22	¿Considera Ud., que el servicio Vehicular turístico afecta a la seguridad ciudadana?	5	5	10	36	44
23	¿Considera usted que el servicio turístico cuenta con el mayor número de papeletas evidenciando inseguridad ciudadana	15	20	15	25	25
24	¿Está de acuerdo que en las intervenciones que realizó al servicio turístico siempre excede el número de pasajeros generando inseguridad ciudadana	5	5	0	35	55
	Total	50	60	76	223	291
	Porcentaje	7.14	8.57	10.86	31.86	41.57

5.1.4. Análisis de la variable seguridad ciudadana

Al realizar el análisis de la variable seguridad ciudadana, se tiene que el 31.85% de los encuestados está de acuerdo en que los automóviles que prestan servicio de colectivo no cumplen con las ordenanzas del Ministerio de Transportes generando inseguridad ciudadana, que el servicio expreso afecta a la seguridad ciudadana por incumpliendo de normativa de transporte, este a su vez cuenta con el mayor número de papeletas. Un gran indicador de inseguridad ciudadana, que en las intervenciones que realizan al servicio expreso siempre excede el número de pasajeros. Generando inseguridad ciudadana, que el servicio vehicular turístico afecta a la seguridad ciudadana, que el servicio turístico cuenta con el mayor número de papeletas evidenciando inseguridad ciudadana y que en las intervenciones que realizó al servicio turístico siempre excede el número de pasajeros generando inseguridad ciudadana; pero si se le agrega los que están totalmente de acuerdo se alcanza un 73.13 % que piensan lo mismo

contra un 15.71 % que piensan lo contrario y con 10.86 % de indecisos mencionan que el servicio expreso y turístico no exceden número de pasajeros.

4.2 Contrastación de las hipótesis

Hipótesis específicas

Hipótesis de investigación 1

Los accidentes de tránsito en la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles se relacionan directamente con la seguridad ciudadana en el servicio colectivo en la carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014.

Hipótesis nula 1

Los accidentes de tránsito en la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles no se relacionan directamente con la seguridad ciudadana en el servicio colectivo en la carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014.

Tabla 36

*Contingencia Accidentes de Tránsito * Seguridad Ciudadana*

		Seguridad Ciudadana					
		13,00	19,00	20,00	28,00	30,00	32,00
Accidentes de Tránsito	4,00	5	0	0	0	0	0
	5,00	0	1	4	0	0	0
	8,00	0	0	0	1	4	5
	9,00	0	0	0	0	0	0
	10,00	0	0	0	0	0	0
	11,00	0	0	0	0	0	0
	12,00	0	0	0	0	0	0
	14,00	0	0	0	0	0	0
	15,00	0	0	0	0	0	0
	16,00	0	0	0	0	0	0
	17,00	0	0	0	0	0	0
	18,00	0	0	0	0	0	0
	19,00	0	0	0	0	0	0
20,00	0	0	0	0	0	0	
Total		5	1	4	1	4	5

		Seguridad Ciudadana					
		39,00	40,00	41,00	45,00	46,00	48,00
Accidentes de Tránsito	4,00	0	0	0	0	0	0
	5,00	0	0	0	0	0	0
	8,00	0	0	0	0	0	0
	9,00	5	0	0	0	0	0
	10,00	0	1	4	0	0	0
	11,00	0	0	0	5	1	0
	12,00	0	0	0	0	4	5
	14,00	0	0	0	0	0	0
	15,00	0	0	0	0	0	0
	16,00	0	0	0	0	0	0
	17,00	0	0	0	0	0	0
	18,00	0	0	0	0	0	0
	19,00	0	0	0	0	0	0
	20,00	0	0	0	0	0	0
	Total		5	1	4	5	5

		Seguridad Ciudadana					
		49,00	51,00	52,00	56,00	57,00	58,00
Accidentes de Tránsito	4,00	0	0	0	0	0	0
	5,00	0	0	0	0	0	0
	8,00	0	0	0	0	0	0
	9,00	0	0	0	0	0	0
	10,00	0	0	0	0	0	0
	11,00	0	0	0	0	0	0
	12,00	0	0	0	0	0	0
	14,00	1	4	5	0	0	0
	15,00	0	0	0	5	0	0
	16,00	0	0	0	5	0	0
	17,00	0	0	0	0	1	0
	18,00	0	0	0	0	0	0
	19,00	0	0	0	0	0	0
	20,00	0	0	0	0	0	1
	Total		1	4	5	10	1

		Seguridad Ciudadana		Total
		59,00	60,00	
Accidentes de Tránsito	4,00	0	0	5
	5,00	0	0	5
	8,00	0	0	10
	9,00	0	0	5
	10,00	0	0	5
	11,00	0	0	6
	12,00	0	0	9
	14,00	0	0	10
	15,00	0	0	5
	16,00	0	0	5
	17,00	4	0	5
	18,00	5	5	10
	19,00	0	10	10
	20,00	0	9	10
Total		9	24	100

Tabla 37

Pruebas de chi - cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	956,944 ^a	247	,000
Razón de verosimilitudes	434,981	247	,000
Asociación lineal por lineal	91,581	1	,000
N de casos válidos	100		

a. 280 casillas (100,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es ,05.

Como la probabilidad de ocurrencia es de 0.00 (estadísticamente 0.001) es menor que 0,005) entonces se rechaza la hipótesis nula 1 y se acepta la hipótesis de investigación 1: “Los accidentes de tránsito en la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles se relacionan directamente con la seguridad ciudadana en el servicio colectivo en la carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014.”

Hipótesis específica 2

La evasión de impuestos en la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles se relacionan directamente con la seguridad ciudadana en el servicio Expreso en la carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014.

Hipótesis nula 2

La evasión de impuestos en la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles no se relacionan directamente con la seguridad ciudadana en el servicio Expreso en la carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014.

Tabla 38

*Contingencia Evasión de impuestos * Seguridad Ciudadana*

		Seguridad Ciudadana					
		13,00	19,00	20,00	28,00	30,00	32,00
Evasión de impuestos	6,00	5	0	0	0	0	0
	7,00	0	1	4	0	0	0
	10,00	0	0	0	1	4	0
	11,00	0	0	0	0	0	5
	13,00	0	0	0	0	0	0
	14,00	0	0	0	0	0	0
	15,00	0	0	0	0	0	0
	17,00	0	0	0	0	0	0
	19,00	0	0	0	0	0	0
	20,00	0	0	0	0	0	0
Total		5	1	4	1	4	5

		Seguridad Ciudadana					
		39,00	40,00	41,00	45,00	46,00	48,00
Evasión de impuestos	6,00	0	0	0	0	0	0
	7,00	0	0	0	0	0	0
	10,00	0	0	0	0	0	0
	11,00	0	0	0	0	0	0
	13,00	1	0	0	0	0	0
	14,00	4	1	4	0	0	0
	15,00	0	0	0	5	5	0
	17,00	0	0	0	0	0	5
	19,00	0	0	0	0	0	0
	20,00	0	0	0	0	0	0
Total		5	1	4	5	5	5

		Seguridad Ciudadana					
		49,00	51,00	52,00	56,00	57,00	58,00
Evasión de impuestos	6,00	0	0	0	0	0	0
	7,00	0	0	0	0	0	0
	10,00	0	0	0	0	0	0
	11,00	0	0	0	0	0	0
	13,00	0	0	0	0	0	0
	14,00	0	0	0	0	0	0
	15,00	0	0	0	0	0	0
	17,00	1	4	5	0	0	0
	19,00	0	0	0	10	1	0
	20,00	0	0	0	0	0	1
Total		1	4	5	10	1	1

	Seguridad Ciudadana		Total
	59,00	60,00	
Evasión de impuestos	6,00	0	5
	7,00	0	5
	10,00	0	5
	11,00	0	5
	13,00	0	1
	14,00	0	9
	15,00	0	10
	17,00	0	15
	19,00	4	15
	20,00	5	30
Total	9	24	100

Tabla 39
Pruebas de chi - cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	788,889 ^a	171	,000
Razón de verosimilitudes	387,131	171	,000
Asociación lineal por lineal	98,113	1	,000
N de casos válidos	100		

- a. 199 casillas (99,5%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es ,01.

Como la probabilidad de ocurrencia es de 0.00 (estadísticamente 0.001) es menor que 0,005) entonces se rechaza la hipótesis nula 2 y se acepta la hipótesis de investigación 2:”La evasión de impuestos en la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles se relacionan directamente con la seguridad ciudadana en el servicio Expreso en la carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014.”

Hipótesis de investigación 3

Los intangibles sociales en la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles se relacionan directamente con la seguridad ciudadana en el servicio turístico en la carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014.

Hipótesis nula 3

Los intangibles sociales en la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles no se relacionan directamente con la seguridad ciudadana en el servicio turístico en la carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014

Tabla 40

*Contingencia Intangibles sociales * Seguridad Ciudadana*

		Seguridad Ciudadana					
		13,00	19,00	20,00	28,00	30,00	32,00
Intangibles sociales	5,00	5	0	0	0	0	0
	6,00	0	1	0	0	0	0
	7,00	0	0	4	0	0	0
	8,00	0	0	0	1	4	0
	9,00	0	0	0	0	0	5
	11,00	0	0	0	0	0	0
	14,00	0	0	0	0	0	0
	16,00	0	0	0	0	0	0
	17,00	0	0	0	0	0	0
	18,00	0	0	0	0	0	0
	19,00	0	0	0	0	0	0
	20,00	0	0	0	0	0	0
Total		5	1	4	1	4	5

		Seguridad Ciudadana					
		39,00	40,00	41,00	45,00	46,00	48,00
Intangibles sociales	5,00	0	0	0	0	0	0
	6,00	0	0	0	0	0	0
	7,00	0	0	0	0	0	0
	8,00	0	0	0	0	0	0
	9,00	0	0	0	0	0	0
	11,00	5	1	4	0	0	0
	14,00	0	0	0	5	5	0
	16,00	0	0	0	0	0	1
	17,00	0	0	0	0	0	4
	18,00	0	0	0	0	0	0
	19,00	0	0	0	0	0	0
	20,00	0	0	0	0	0	0
	Total		5	1	4	5	5

		Seguridad Ciudadana					
		49,00	51,00	52,00	56,00	57,00	58,00
Intangibles sociales	5,00	0	0	0	0	0	0
	6,00	0	0	0	0	0	0
	7,00	0	0	0	0	0	0
	8,00	0	0	0	0	0	0
	9,00	0	0	0	0	0	0
	11,00	0	0	0	0	0	0
	14,00	0	0	0	0	0	0
	16,00	0	0	0	0	0	0
	17,00	1	4	5	5	0	0
	18,00	0	0	0	5	1	0
	19,00	0	0	0	0	0	1
	20,00	0	0	0	0	0	0
	Total		1	4	5	10	1

		Seguridad Ciudadana		Total
		59,00	60,00	
Intangibles sociales	5,00	0	0	5
	6,00	0	0	1
	7,00	0	0	4
	8,00	0	0	5
	9,00	0	0	5
	11,00	0	0	10
	14,00	0	0	10
	16,00	0	0	1
	17,00	0	0	19
	18,00	3	0	9
	19,00	1	0	2
20,00	5	24	29	
Total		9	24	100

Tabla 41
Pruebas de chi-cuadrado

	Valor	gl	Sig. asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	900,524 ^a	209	,000
Razón de verosimilitudes	384,312	209	,000
Asociación lineal por lineal	95,038	1	,000
N de casos válidos	100		

a. 239 casillas (99,6%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es ,01.

Como la probabilidad de ocurrencia es de 0.00 (estadísticamente 0.001) es menor que 0,005) entonces se rechaza la hipótesis nula 3 y se acepta la hipótesis de investigación 3: “Los intangibles sociales en la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles se relacionan directamente con la seguridad ciudadana en el servicio turístico en la carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014”

4.3 Prueba de hipótesis

Tabla 42
Estadísticos de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,995	24

“El cuestionario y los datos recogidos presentan una elevada fiabilidad: 99.50 %”

CAPÍTULO V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

5.1 Contratación de los resultados del trabajo de campo con las bases teóricas

Al hacer el análisis de la dimensión accidentes de tránsito se tiene que un 52% de encuestados está de acuerdo en que el mayor número de accidentes son ocasionados por automóviles informales, el número de muertos en carretera por accidentes es ocasionado por automóviles informales, la volcadura de automóviles en lo que va del año en su mayoría son informales, el exceso de pasajeros en la unidad de automóviles es muy recurrente, el servicio de colectivo prestado ocasiona el mayor número de accidentes; contra un 28% que piensa lo contrario porque aseguran que la mayoría de las volcaduras y de muertos no son vehículos informales y un 16,8 % de indecisos que tienen duda entre los dos pensamientos.

Al realizar el análisis de la variable seguridad ciudadana se tiene que el 73.13% de los encuestados está de acuerdo en que los automóviles que prestan servicio de colectivo no cumplen con las normas del Ministerio de Transportes generando inseguridad ciudadana, que el servicio expreso afecta a la seguridad ciudadana por incumpliendo de normativa de transporte, que el servicio expreso cuenta con el mayor número de papeletas un gran indicador de inseguridad ciudadana, que en las intervenciones que realizan al servicio expreso siempre excede el número de pasajeros, generando inseguridad ciudadana, que el servicio vehicular turístico afecta a la seguridad ciudadana, que el servicio turístico cuenta con el mayor número de papeletas evidenciando inseguridad ciudadana y que en las intervenciones que realizó al servicio turístico siempre excede el número de pasajeros generando inseguridad ciudadana; contra un 15% que piensan lo contrario porque

afirman que el servicio turístico no cuentan con el mayor número de papeletas.

5.2 Contratación de hipótesis general

Al realizar el cruce de variables y contrastación de hipótesis se ha podido cumplir con identificar que ambas: dimensión y variable se encuentran directamente relacionadas, lo que se constata por la observación natural de los hechos y por la teoría sostenida en la Ley 27181; Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el Decreto Supremo 017-2009-MTC Reglamento Nacional de Administración de Transporte. Los expertos consultados refieren que en los años que llevan en la profesión esta relación se ha dado y primado porque es una constante de una sociedad donde no se siguen las normas por un elevado nivel de irresponsabilidad ciudadana.

Al realizar el análisis de la dimensión evasión de impuestos se tiene que un 76.29% de los encuestados está de acuerdo en que el automóvil plaqueado contribuye a la municipalidad, es oneroso el trámite para legalizar la informalidad en vehículos tipo automóviles, que son justas las sanciones determinadas en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre para los vehículos informales, que la informalidad favorece para la evasión del impuesto, en que el servicio de colectivo no cumple con las contribuciones municipales, está de acuerdo que el servicio expreso evade impuestos por considerar muy dificultoso el trámite el MTC, está de acuerdo que el servicio turístico evade impuestos por considerar muy dificultoso el trámite el MTC.

Al realizar el análisis de la variable seguridad ciudadana se tiene que el 73.13% de los encuestados está de acuerdo en que los automóviles que prestan servicio de colectivo no cumplen con las condiciones básicas y condiciones técnicas específicas del Ministerio de Transportes generando inseguridad ciudadana, que el servicio expreso afecta a la seguridad ciudadana por incumpliendo de normativa de transporte, que el servicio expreso cuenta con el mayor número de papeletas un gran indicador de inseguridad ciudadana, que en las intervenciones que realizan al servicio expreso siempre excede el número de pasajeros generando inseguridad

ciudadana, que el servicio vehicular turístico afecta a la seguridad ciudadana, que el servicio turístico cuenta con el mayor número de papeletas evidenciando inseguridad ciudadana y que en las intervenciones que realizó al servicio turístico siempre excede el número de pasajeros generando inseguridad ciudadana; contra un 15% que piensan lo contrario porque afirman que el servicio turístico no cuentan con el mayor número de papeletas.

Al realizar el cruce de variables y contrastación de hipótesis se ha podido cumplir con identificar que ambas: dimensión y variable se encuentran directamente relacionadas, lo que se constata por la observación natural de los hechos y por la teoría sostenida en la Resolución de Superintendencia N^o 007-2009-SUNAT. Los expertos consultados refieren que en los años que llevan en la profesión esta relación se ha dado y primado porque es una constante de un sociedad donde no se siguen las normas por un elevado nivel de irresponsabilidad con sus obligaciones de impuestos y tributos.

Al hacer el análisis de la dimensión intangibles sociales se tiene que un 65.60% de los encuestados está de acuerdo en que los vehículos no cuentan con póliza de seguros de los automóviles que prestan servicio de pasajeros por desconocimiento de norma, que el mal uso del SOAT es frecuente ,que la revisión técnica actualizada es uno de los documentos con que no cuenta el conducir que los automóviles intervenidos no cuentan con el uso de GPS, que el servicio de colectivo cuenta con GPS pero si se agrega los que están en total acuerdo se alcanza un 65.8% que afirma lo mismo contra un 23 % que piensan lo contrario que no están de acuerdo con el uso de pólizas de seguro y que no es frecuente el mal uso del SOAT con un 10.2% de indecisos.

Al realizar el análisis de la variable seguridad ciudadana se tiene que el 73.13% de los encuestados está de acuerdo en que los automóviles que prestan servicio de colectivo no cumplen con las ordenanzas del Ministerio de Transportes generando inseguridad ciudadana , que el servicio expreso afecta a la seguridad ciudadana por incumpliendo de normativa de transporte, que el servicio expreso cuenta con el mayor número de papeletas un gran indicador de inseguridad ciudadana ,que en las intervenciones que realizan al

servicio expreso siempre excede el número de pasajeros. Generando inseguridad ciudadana, que el servicio vehicular turístico afecta a la seguridad ciudadana, que el servicio turístico cuenta con el mayor número de papeletas evidenciando inseguridad ciudadana y que en las intervenciones que realizó al servicio turístico siempre excede el número de pasajeros generando inseguridad ciudadana; contra un 15% que piensan lo contrario porque afirman que el servicio turístico no cuentan con el mayor número de papeletas

Al realizar el cruce de variables y contrastación de hipótesis se ha podido cumplir con identificar que ambas: dimensión y variable se encuentran directamente relacionadas, lo que se constata por la observación natural de los hechos y por la teoría sostenida en Ley 27181; Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el Decreto Supremo 017-2009-MTC Reglamento Nacional de Administración de Transporte. Los expertos consultados refieren que en los años que llevan en la profesión esta relación se ha dado y primado porque es una constante de un sociedad donde no se siguen las normas por un elevado nivel de irresponsabilidad con sus obligaciones de las normas técnicas para asegurar menos riesgos en el uso del parque automotor.

5.3 Aporte científico de la investigación

1. Reorganización al Transporte mediante la creación de un ente fiscalizador, conformado por especialistas de las diferentes instituciones como MTC, SUTRAN, SUNAT, INDECOPI, MUNICIPALIDADES, PNP; con la finalidad de fiscalizar y sancionar los servicios complementarios (escuelas, centros médicos, certificadoras, convertidores, etc.); y conductores de unidades vehiculares que circulan por el territorio nacional que incumplen con las normas establecidas.
2. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones realice modificatorias al Decreto Supremo N° 017-2009-MTC Reglamento Nacional de Administración de Transporte; sobre las papeletas impuestas por la PNP (DIRTRAN, DIRPROCAR), como las actas de control impuestos por la SUTRAN y GTU sean incluidas en el sistema INFOCORP.

CONCLUSIONES

La realización de este estudio ha brindado datos empíricos acerca de la relación de la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles en la carretera central tramo Lima – La Oroya, periodo 2013 -2014.

1. Teniendo en consideración la hipótesis específica que señala: Los accidentes de tránsito en la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles se relacionan directamente con la seguridad ciudadana en el servicio colectivo en la carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014.

Por tanto existe relación directa significativa entre ambas, contrastada con el rechazo de la hipótesis nula correspondiente por lo que se ha podido establecer que el mayor número de accidentes son ocasionados por automóviles informales, el número de muertos en carretera por accidentes es ocasionado por automóviles informales, La volcadura de automóviles en lo que va del año en su mayoría son informales, el exceso de pasajeros en la unidad de automóviles es muy recurrente, el servicio de colectivo prestado ocasiona el mayor número de accidentes el grado de implicancia por los datos obtenidos, así como por la observación diaria realizada al proceso-producto, ratificada por la concepción científica de las doctrinas establecidas en la Ley 27181; Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el Decreto Supremo 017-2009-MTC Reglamento Nacional de Administración de Transporte; de esta manera se comprueba fehacientemente las hipótesis específica 1, antes mencionada.

2. Teniendo en consideración la hipótesis específica que señala la evasión de impuestos en la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles se relacionan directamente con la seguridad ciudadana en el servicio Expreso en la carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014 por tanto la evasión de impuestos tiene una relación de mayoría significativa entre ambas, corroborada con el rechazo de la hipótesis nula correspondiente por lo que se ha podido establecer que tienen una conceptualización práctica adecuada, observándose una relación de

mayoría, significativa vinculada a la actividad es evidentemente significativa por los datos obtenidos, así como por la observación diaria realizada al proceso-producto, y porque el automóvil plaqueado contribuye a la municipalidad, es oneroso el trámite para legalizar la informalidad en vehículos tipo automóviles, que son justas las sanciones determinadas en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre para los vehículos informales, que la informalidad favorece para la evasión de impuestos, en que el servicio de colectivo no cumple con las contribuciones municipales, se está de acuerdo que el servicio expreso evade impuestos por considerar muy dificultoso el trámite el MTC, se está de acuerdo que el servicio turístico evade impuestos por considerar muy dificultoso el trámite el MTC, según lo ratificado por la teoría por la concepción científica de las doctrinas establecidas en la Ley 27181; Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el Decreto Supremo 017-2009-MTC Reglamento Nacional de Administración de Transporte; de esta manera se comprueba fehacientemente las hipótesis específica 2, antes mencionada.

3. Teniendo en consideración la hipótesis específica que señala, Los intangibles sociales en la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles se relacionan directamente con la seguridad ciudadana en el servicio turístico en la carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014. corroborada con la contrastación y rechazo de la hipótesis nula correspondiente, por lo que se ha podido establecer que para ambas se observa una relación de mayoría significativa vinculada porque que los vehículos no cuentan con póliza de seguros de los automóviles que prestan servicio de pasajeros, por desconocimiento de la norma, el mal uso del SOAT es frecuente, que la revisión técnica actualizada es uno de los documentos con que no cuenta el conductor al conducir su automóvil al ser intervenido, el servicio de colectivo no cuenta con el uso de GPS. Este resultado confirma por un lado que los intangibles sociales influyen directamente en la inseguridad ciudadana, por la aplicación de la teoría referenciada, Esta actividad es evidentemente significativa por los datos obtenidos, así como por la observación diaria realizada al proceso-producto innovador, ratificado por la teoría en la Ley 27181; Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el

Decreto Supremo 017-2009-MTC Reglamento Nacional de Administración de Transporte; De esta manera se comprueba fehacientemente la hipótesis específica 3, antes mencionada.

Teniendo en cuenta que este trabajo de investigación pretende determinar el grado de relación de la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles con la seguridad ciudadana en la Carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014. Se concluye, a la luz de toda la información obtenida y analizada, que existe un significativo grado de relación mayoritaria entre ambas variables. Esta apreciación se evidencia por las diversas concepciones y establecida por la teoría sobre la materia la Ley 27181; Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y el Decreto Supremo 017-2009-MTC Reglamento Nacional de Administración de Transporte; En definitiva, esta investigación sobre la informalidad en el servicio de pasajeros dado su contenido encaja en el grupo de conocimientos de acción transversal que coadyuva a llevar el proceso-producto innovador de toda mejora doctrinaria organizacional. Es innovador porque está referida a un comportamiento típico de la mayoría poblacional.

SUGERENCIAS

El investigador teniendo en consideración los resultados alcanzados y las conclusiones a las que se ha arribado, plantea la aplicación de las siguientes sugerencias:

1. Que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones realice campañas de sensibilización a la población mediante charlas, conferencias y capacitaciones educativas; sobre el uso de unidades vehiculares informales; con la finalidad de reducir accidentes, muertes y volcaduras en carretera que son ocasionados por estos, que el exceso de pasajeros en la unidad de automóviles sea recurrente; a esto paralelamente que la Dirección de Tránsito y Dirección de Protección de Carreteras de la Policía Nacional del Perú retire de circulación a los vehículos informales que cuentan con papeletas al tránsito y circulan por la carretera central en el tramo Lima – La Oroya.
2. Que la SUNAT en conjunto con la Policía Nacional del Perú, disponga la captura de los vehículos que han evadido impuestos al no otorgar comprobante de pago por el servicio realizado y su retiro de la carretera central tramo Lima-La Oroya hasta que cumplan sus obligaciones tributarias.
3. Que el Ministerio de transportes y Comunicaciones disponga la obligatoriedad ineludible que para poder prestar el servicio de pasajeros en el tramo Lima – La Oroya, todos los vehículos cuenten con los intangibles sociales, como son: póliza de seguros de pasajeros en caso de accidentes, SOAT, revisión técnica, Controlador de velocidad (GPS) y que la Dirección de Tránsito de la Policía Nacional del Perú retire de circulación a quienes no cumplan con tener alguno de estos elementos.

BIBLIOGRAFÍA

- Armstrong, C. (1987), *“informalidad en el transporte de pasajero”*
- Berny, L. (2003), Tesis titulada: Trabajo, pobreza y calidad de vida: El caso de un grupo de cartoneros de la comuna de Providencia, Departamento de Antropología. Universidad de Chile.
- De La Puente, P., Torres Rojas, E., (2010), *“Características de la Informalidad en el transporte de pasajeros en Santiago”*. - Chile.
- Decreto Supremo 024-2001-MTC *“Creación de la Secretaria Técnica del Consejo Nacional de Seguridad y Educación Vial”*.
- Decreto Supremo 033-2001-MTC Reglamento Nacional de Tránsito (Modificatoria Código de Tránsito Decreto Supremo 016-2009-MTC)
- Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, *“Reglamento Nacional de Administración de Transporte y modificatorias”*.
- Galeano, S. (2007). Tesis titulada: *“Ciudad, Informalidad y Políticas Públicas: Una reflexión desde la sociología de lo cotidiano”*. Universidad nacional de Colombia.
- Loayza, N., (2006), estudio económico del BCRP: *“Causas y consecuencias de la informalidad en el Perú”*.
- Hernando de Soto (1986) *“La informalidad en el sector transporte colectivo”*.
- Hernández, Sampieri, R., Fernández, C. y Baptista, L. (2010). Metodología de la investigación (quinta edición). México: Subsidiaria de Mc Graw – Hill/Interamericana editores S.A de C.V.
- Ley N° 27181, *“Ley General de transporte y tránsito terrestre”*.
- Ley N° 29380, *“Ley de Creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías”* (SUTRAN).

La Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria – SUNAT, de acuerdo a su Ley de creación N° 24829, “*Ley General aprobada por Decreto Legislativo N° 501 y la Ley 29816 de Fortalecimiento de la SUNAT*”.

Ñaupas, H., Mejía, E., Novoa, E. y Villagómez, A. (2011) Metodología de la investigación científica y asesoramiento de tesis. Lima, Perú: UNMSM

Reyna, C., Arimborgo, C. (2009), “*La Informalidad en el transporte público*” - Lima.

Resolución de Superintendencia N° 007-2009-SUNAT Comprobante de Pago.

Simabuko, L., (2002), “*Impacto tributario en el servicio de transporte terrestre interprovincial de pasajeros: El caso del retiro de la exoneración del IGV*”.- Investigador de ESAN

ANEXOS

CUESTIONARIO

Estimados señores

Solicito su apoyo para la resolución de esta encuesta, que servirá para demostrar la relación entre **LA INFORMALIDAD EN EL SERVICIO DE PASAJEROS EN UNIDADES VEHICULARES TIPO AUTOMÓVIL EN LA CARRETERA CENTRAL TRAMO LIMA – LA OROYA, PERIODO 2013 -2014.**

A continuación se les presenta una serie de preguntas, de ellas seleccionen las respuestas que ustedes consideren correctas y las que se ajusten a la realidad. Deseamos su mayor sinceridad.

La encuesta es anónima, los datos recogidos serán utilizados estadísticamente y por lo tanto, les garantizamos absoluta reserva.

Marque solo una de las cinco alternativas por fila de acuerdo al siguiente detalle:

Total Acuerdo 1	Acuerdo 2	Indeciso 3	Desacuerdo 4	Total Desacuerdo 5
--------------------	--------------	---------------	-----------------	-----------------------

#	PREGUNTAS					
X	LA INFORMALIDAD EN EL SERVICIO DE PASAJEROS					
X1	Accidentes de tránsito					
01	¿Considera usted que el mayor número de accidentes son ocasionados por automóviles informales?	1	2	3	4	5
02	¿Cree usted que el número de muertos en carretera por accidentes es ocasionado por automóviles informales?	1	2	3	4	5
03	¿La volcadura de automóviles en lo que va del año en su mayoría son informales?	1	2	3	4	5
04	¿El exceso de pasajeros en la unidad de automóviles es muy recurrente?	1	2	3	4	5
05	¿Considera usted que el servicio de colectivo prestado ocasiona el mayor número de accidentes?	1	2	3	4	5
X2	Evasión de impuestos					
06	¿Considera usted que el automóvil plaqueado contribuye a la municipalidad?	1	2	3	4	5
07	¿Considera usted oneroso el trámite para legalizar la informalidad en vehículos tipo automóviles?	1	2	3	4	5
08	¿Considera que son justas las sanciones determinadas en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre para los vehículos informales?	1	2	3	4	5
09	¿Considera usted que la informalidad favorece para la evasión del impuesto?	1	2	3	4	5
10	¿Está de acuerdo en que el servicio de colectivo no cumple con las contribuciones municipales?	1	2	3	4	5

11	¿Está de acuerdo que el servicio turístico evade impuestos por considerar muy dificultoso el tramite el MTC?	1	2	3	4	5
12	¿Está de acuerdo que el servicio espreso evade impuestos por considerar muy dificultoso el tramite el MTC?	1	2	3	4	5
X3	Intangibles sociales	1	2	3	4	5
13	¿Considera usted que los vehículos no cuentan con póliza de seguros de los automóviles que prestan servicio de pasajeros por desconocimiento de norma?	1	2	3	4	5
14	¿Considera que el mal uso del SOAT es frecuente?	1	2	3	4	5
15	¿Considera usted que en la intervención de automóviles, la revisión técnica actualizada es uno de los documentos con que no cuenta el conductor?	1	2	3	4	5
16	¿Considera usted que los automóviles intervenidos no cuentan con el uso de GPS?	1	2	3	4	5
17	¿Considera usted que el servicio de colectivo cuenta con GPS?	1	2	3	4	5
Y	SEGURIDAD CIUDADANA EN LA CARRETERA CENTRAL					
18	¿Está de acuerdo que los automóviles que prestan servicio de colectivo no cumplen con las ordenanzas del Ministerio de Transportes generando inseguridad ciudadana	1	2	3	4	5
19	¿Considera Ud., que el servicio expreso afecta a la seguridad ciudadana por incumpliendo de normativa de transporte	1	2	3	4	5
20	¿Considera usted que el servicio expreso cuenta con el mayor número de papeletas UN gran indicador de inseguridad ciudadana	1	2	3	4	5
21	¿Está de acuerdo que en las intervenciones que realizó al servicio expreso siempre excede el número de pasajeros? Generando inseguridad ciudadana	1	2	3	4	5
22	¿Considera Ud., que el servicio Vehicular turístico afecta a la seguridad ciudadana?	1	2	3	4	5
23	¿Considera usted que el servicio turístico cuenta con el mayor número de papeletas evidenciando inseguridad ciudadana	1	2	3	4	5
24	¿Está de acuerdo que en las intervenciones que realizó al servicio turístico siempre excede el número de pasajeros generando inseguridad ciudadana	1	2	3	4	5

ENTREVISTA
(EFECTIVOS POLICIALES)

Estimados señores

Solicito su apoyo para la resolución de la entrevista, que servirá para demostrar la relación entre **LA INFORMALIDAD EN EL SERVICIO DE PASAJEROS INFLUYE EN UNIDADES VEHICULARES TIPO AUTOMÓVIL EN LA CARRETERA CENTRAL TRAMO LIMA – LA OROYA, PERIODO 2013 -2014.**

La entrevista es anónima, los datos recogidos serán utilizados estadísticamente y por lo tanto, le garantizo absoluta reserva.

A continuación se le presenta una serie de preguntas

1. Coordina con las entidades encargadas de fiscalización para la ejecución de operativos contra la informalidad en el servicio de pasajeros?
2. Que acciones realiza al momento de intervenir una unidad vehicular tipo automóvil, prestado el servicio informal de pasajeros?
3. Cuenta con los efectivos policiales suficientes para la ejecución de operativos contra la informalidad en el servicio de pasajeros?
4. Cuáles son las deficiencias que considera Ud., para el cumplimiento del plan de operaciones contra la informalidad en el servicio de pasajeros?

ENTREVISTA

(SUPERVISORES DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTES - SUTRAN)

Estimados señores

Solicito su apoyo para la resolución de la entrevista, que servirá para demostrar la relación entre **LA INFORMALIDAD EN EL SERVICIO DE PASAJEROS INFLUYE EN UNIDADES VEHICULARES TIPO AUTOMÓVIL EN LA CARRETERA CENTRAL TRAMO LIMA - LA OROYA, PERIODO 2013 -2014.**

La entrevista es anónima, los datos recogidos serán utilizados estadísticamente y por lo tanto, le garantizo absoluta reserva.

A continuación se le presenta una serie de preguntas

1. Coordina con las autoridades encargadas de fiscalización para la ejecución de operativos contra la informalidad en el servicio de pasajeros?
2. Que acciones realiza al momento de intervenir una unidad vehicular tipo automóvil, prestado el servicio informal de pasajeros?
3. Cuenta con el apoyo de efectivos policiales suficientes para la ejecución de operativos contra la informalidad en el servicio de pasajeros?
4. Cuáles son las deficiencias que considera Ud., para el cumplimiento de la ejecución de operativos contra la informalidad en el servicio de pasajeros?

MATRIZ DE CONSISTENCIA

PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPOTESIS	VARIABLES	DIMENSIONES/ INDICADORES
¿De qué manera la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles se relaciona con la seguridad ciudadana en la carretera central tramo Lima – La Oroya, periodo 2013 – 2014?	Determinar el grado de relación de la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles con la seguridad ciudadana en la Carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014?.	La Informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles se relaciona directamente con la seguridad ciudadana en la carretera central tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014.	Informalidad en el servicio de pasajeros	<p>Accidentes de tránsito</p> <ul style="list-style-type: none"> - Accidentes de tránsito por exceso de velocidad - Muertos - Heridos - Volcaduras - Integridad física usuarios por mal uso del SOAT - Exceso de pasajeros
PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	HIPÓTESISS ESPECIFICAS		
¿Cómo los accidentes de tránsito de la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles se relacionan con la seguridad ciudadana en la Carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014?.	Identificar el grado de relación de los accidentes de tránsito de la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles con la seguridad ciudadana en la carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014.	Los accidentes de tránsito en la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles se relacionan directamente con la seguridad ciudadana en la carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014.	Seguridad ciudadana en la carretera central tramo Lima – La Oroya	<p>Evasión de impuestos</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contribuciones municipales - Impuesto a la renta - Mantenimiento del vehículo - Desgastes de neumáticos - SUNAT - MTC - Ordenanzas municipales - Aportaciones y leyes sociales
¿Cómo la evasión de impuestos de la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles se relacionan con la seguridad ciudadana en la Carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014?.	Identificar el grado de relación de la evasión de impuestos de la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles con la seguridad ciudadana en la carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014.	La evasión de impuestos en la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles se relacionan directamente con la seguridad ciudadana en la carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014.		<p>Intangibles sociales</p> <ul style="list-style-type: none"> - SOAT - Revisión técnica - Póliza de seguros - GPS
¿Cómo los intangibles sociales de la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles se relacionan con la seguridad ciudadana en la Carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014?.	Identificar los intangibles sociales de la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles con la seguridad ciudadana en la carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014.	Los intangibles sociales en la informalidad en el servicio de pasajeros en unidades vehiculares tipo automóviles se relacionan directamente con la seguridad ciudadana en la carretera central en el tramo Lima – La Oroya, periodo 2013-2014.		<p>Servicio colectivo</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alta, Media, Baja <p>Servicio expreso</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alta, Media, Baja <p>Servicio turístico</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alta, Media, Baja

NIVEL / TIPOS	POBLACIÓN / MUESTRA	DISEÑO / METODO	TECNICAS E INSTRUMENTOS
<p>NIVEL: <i>explicativo</i></p>	<p>Para el presente trabajo de investigación se contará con la participación de 135 personas: Supervisores de transportes, en Lima en enero del 2014,</p>	<p>En lo que respecta al diseño será no experimental, es decir, no se manipulará variable alguna sino que se observará el fenómeno tal y como se da en su contexto natural en un momento determinado, para posteriormente evaluarlo y establecer la consistencia fundamental de llegar a saber las correlaciones entre las variables de estudio</p>	<p><i>Técnica 1</i> <i>Entrevista</i></p> <p><i>Instrumento: Guía de entrevista</i></p>
<p>Este fenómeno investigado se basará en un estudio de campo realizándose en un contexto de ambiente natural y en situaciones reales donde se halla las unidades de análisis del problema abordado en este trabajo investigativo. El enfoque será cuantitativo ya que se fundamentará en un esquema hipotético deductivo y lógico, buscando formular preguntas de investigación e hipótesis para luego probarlas, se apoyará en la medición estandarizada y numérica, utilizando el análisis estadístico, es reduccionista y pretendiendo generalizar los resultados mediante muestras representativas, siendo su alcance descriptivo y correlacional.</p>	<p>Se constituirá una muestra no probabilística por cuotas de cien (100) Supervisores de transportes que laboran en la carretera central tramo Lima – La Oroya.</p>	<p>El método de investigación será deductivo, ya que partirá de datos generales aceptados como verdaderos previamente establecidos como principios generales, para luego deducir mediante el razonamiento lógico varias suposiciones y comprobar su validez.</p>	<p><i>Técnica 2</i> <i>Encuesta</i></p> <p><i>Instrumento:</i> <i>Cuestionario</i></p> <p><i>Técnica 3</i> Análisis documental</p>

