



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

**PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN
GESTIÓN PÚBLICA**

Factores del desempleo que generan la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:
MAESTRO EN GESTIÓN PÚBLICA**

AUTOR:

Seminario Vite, Julio Armando (orcid.org/0000-0002-5584-162X)

ASESOR:

Mg. Pisfil Benites, Nilthon Ivan ([orcid.org/ 0000-0002-2275-7106](https://orcid.org/0000-0002-2275-7106))

CO-ASESOR

Dra. Gonzáles Vigo, María Aurora ([orcid.org/ 0000-0002-5989-6265](https://orcid.org/0000-0002-5989-6265))

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión de Políticas Públicas

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

CHICLAYO – PERU

2023

Dedicatoria

Con cariño a mi esposa, mis hijos y mi madre por su apoyo en mi superación profesional, los cuales me han enseñado a valorar lo que tengo. A todos ellos dedico el presente trabajo, porque han permitido en mí, el deseo de superación y éxito en la vida. Espero siempre contar con su valioso e incondicional apoyo.

Agradecimiento

A mi Padre Celestial, por la vida a mi Madre y hermanos por hacer de mí una persona de bien, a la universidad César Vallejo y su plana docente por los conocimientos transmitidos para seguir progresando profesionalmente.

Índice de contenidos

Carátula.....	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
Resumen.....	vi
Abstract.....	vii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO.....	4
III. METODOLOGÍA.....	14
3.1. Tipo y diseño de investigación	14
3.2. Variables y operacionalización.....	14
3.3. Población, muestra, muestreo y unidad de análisis	15
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	16
3.5. Procedimientos	17
3.6. Método de análisis de datos.....	17
3.7. Aspectos éticos	17
IV. RESULTADOS.....	19
V. DISCUSIÓN.....	24
VI CONCLUSIONES	30
VII. RECOMENDACIONES	31
VIII. PROPUESTA.....	32
REFERENCIAS.....	33
ANEXOS	39

Índice de tablas

Tabla 1. Políticas gubernamentales	19
Tabla 2. Economía	19
Tabla 3. Asociados.....	20
Tabla 4. Teoría de los salarios de eficiencia	20
Tabla 5. Régimen normativo opresivo.....	21
Tabla 6. Costosos procesos de inscripción	21
Tabla 7. Capacitación por parte del Estado	22
Tabla 8. Variable Factores del desempleo	22
Tabla 9. Pruebas de normalidad	23
Tabla 10. Factores del desempleo y la informalidad del transporte urbano	70
Tabla 11. Características de los factores del desempleo	71
Tabla 12. Características de la informalidad del transporte urbano	72
Tabla 13. Factores influyentes	73
Tabla 14. Descripción de estrategias	74

Resumen

El presente estudio tiene como propósito determinar la relación entre los factores del desempleo y la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque. Con respecto a la metodología se tiene un estudio de nivel básico, cuantitativo con un diseño no experimental, teniendo como población y muestra 106 operadores del sector transporte, a quienes se les aplicó una encuesta, entre los resultados se tuvo que la significancia P tiene un valor de 0.108 lo cual es $>$ a 0.05, en ese sentido se rechaza la hipótesis alterna y se acepta la hipótesis nula, es decir existe una relación significativa entre los factores del desempleo y la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque. Las conclusiones obtenidas son: Los factores influyentes en la relación entre los factores del desempleo y la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque; son aquellos como políticas gubernamentales, la economía del país y las asociaciones de transportes ilegales que existen en la actualidad, elementos que conllevan a muchos transportistas a refugiarse en la informalidad para conseguir los medios para subsistir ellos y sus familias.

Palabras clave: Desempleo, informalidad, transporte urbano.

Abstract

The purpose of this study was to determine the relationship between the factors of unemployment and the informality of urban transport in a province of the department of Lambayeque. Regarding the methodology, there is a basic, quantitative study with a non-experimental design, having as population and sample 106 operators of the transport sector, to whom a survey was applied, among the results it was found that the significance P has a value of 0.108 which is > 0.05 , in this sense the alternative hypothesis is rejected and the null hypothesis is accepted, that is, there is a significant relationship between the factors of unemployment and the informality of urban transport in a province of the department of Lambayeque. The conclusions obtained are: The influential factors in the relationship between unemployment factors and the informality of urban transport in a province of the department of Lambayeque; They are those such as government policies, the country's economy and the illegal transport associations that currently exist, elements that lead many carriers to take refuge in the informal sector to get the means to survive for themselves and their families.

Keywords: Unemployment, informality, urban transport.

I. INTRODUCCIÓN

Actualmente, según académicos del mundo la ilegalidad no es un problema generalizado porque solo existe en Sudamérica, África y Asia. En consecuencia, toda problemática relacionada con la ilegalidad es propia de países con poca industrialización, sobrepoblados con alta desocupación y/o bajos ingresos, que favorecen la evasión tributaria y legalización que es relativamente costosa para la mayoría de sus habitantes. La ilegalidad es una actividad económica no gravada ni regulada por el gobierno. Podemos afirmar que estando en la pobreza la ilegalidad sirve como medio de subsistencia o mecanismo para salir de la pobreza (Quispe, 2019), y la OIT (Organismo Internacional de Trabajo de 1919), de sus investigaciones realizadas concluyen que la ilegalidad es sinónimo de pobreza.

Hoy en día concurren insuficientes investigaciones que hayan estudiado el impacto del desplazamiento que deberían explorarse para comprender mejor el papel de los métodos de transporte en la inclusión social. Están surgiendo nuevas oportunidades de estudio que utilizan fuentes de datos no tradicionales, como Big data e información de satélites. Además, hay exploraciones que estudian formas de optimizar la eficiencia del método, y hay artículos que apuntan a suscitar mejoras en el comportamiento de los usuarios del transporte (BID, 2018).

En la capital de Perú, Lima, los 4 distritos con más densidad comercial tienen de 5 a 9 veces más negocios que los 4 distritos más populosos. Por otro lado, en regiones con más comercios, estas regiones fueron de 8 a 12 veces más grandes. Como resultado, las ocasiones de trabajo formal se concentran lejos de donde vive la mayoría de la población activa. Y en ausencia de servicios de transporte eficientes, la distancia entre el trabajo y los individuos es de más de 30 kilómetros, lo que necesariamente significa que los metropolitanos tienen largos viajes al trabajo en la economía formal, hasta tres horas por trayecto. (Hausmann, 2018).

Datos extraoficiales del transporte urbano en Chiclayo: Más de 5.000 choferes brindan transporte público informal en Chiclayo. Indicó que

han resultado afectados por la competitividad desleal. Los transportistas oficiales cuentan con la documentación que exige la ley, a pesar de ello, el trabajo ya no es rentable, a diferencia del no oficial, no existe una tarjeta de circulación unificada (TUC) que se haga cargo de las rutas urbanas e interurbanas, creándose desorden (Miñope, 2021).

Asimismo, existe participación de unos 1,500 choferes de taxis formales en los cursos de capacitación. Aproximadamente hay 24,000 taxistas de los cuales más de la mitad fueron informales. Mencionó que la mayor parte no tiene nociones de lo que significa el Reglamento Nacional de Transporte, técnicas de manejo a la defensiva, primeros auxilios, normas de urbanismo y buen trato. Confirmó que miles de masa obrera del volante circulan sin autorización pese a

la norma, la cual establece que tienen que estar habilitados con el respectivo certificado de circulación. El rubro de los mototaxis es otro dolor de cabeza para las autoridades de transportes porque apenas el 5% de los 40,000 conductores han sido capacitados (Arellano, 2018).

Por lo expuesto se plantea la siguiente interrogante ¿Cuál es la relación entre los factores del desempleo y la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque?, con respecto a los problemas específicos se tienen los siguientes: ¿Qué características emergentes tiene los factores del desempleo en una provincia del departamento de Lambayeque?; ¿Qué características emergentes tiene la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque?; ¿Qué factores influyen en la relación entre los factores del desempleo y la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque?; ¿Existe una influencia de los factores del desempleo en la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque?

Con respecto a la justificación desde el punto de vista teórico el estudio desarrolla un conjunto de teorías y conceptos acerca de las inconstantes de estudio que conforman la investigación para formar una fuente de consulta importante para futuras investigaciones, asimismo en el campo metodológico el estudio es de tipo cuantitativo y descriptivo con un diseño no experimental,

el cual permite aplicar una encuesta para conocer el nivel de la inconstante de estudio. En el campo social, los beneficiados con este trabajo con los operadores del sector transporte urbano, al tener nuevas oportunidades para un digno empleo.

Con respecto al objetivo general tenemos: Determinar la relación entre los factores del desempleo y la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque, las tareas específicas serian las siguientes: Identificar las características emergentes que tiene los factores del desempleo en una provincia del departamento de Lambayeque; Analizar las características emergentes que tiene la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque; Conocer los factores influyentes en la relación entre los factores del desempleo y la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque; Establecer la influencia de los factores del desempleo en la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque.

La hipótesis en esta oportunidad es: **H₀**. Existe una relación significativa entre los factores del desempleo y la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque. **H₁**. No existe una relación significativa entre los factores del desempleo y la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque.

II. MARCO TEÓRICO

En este apartado se describen los trabajos previos considerando 3 escenarios como fueron en el contexto internacional, nacional y local, de esta manera se tendrá un marco histórico de antecedentes que reforzaran el presente estudio. en ese sentido se describe el trabajo realizado por Ovando et al. (2021), El estudio realizado en México tuvo como objetivo general: analizar las características del empleo informal en México en dos periodos: 2005 y 2020, el enfoque metodológico se centró en las características del empleo informal, desarrollando un modelo de regresión logística bivariada, Uno de los hallazgos clave es que el tamaño de la empresa es más común en el empleo informal, mientras que la variable edad tiene la menor incidencia, y el peso relativo de cada una de las 15 variables es cercano a cero años, lo que sugiere una política nacional en este tema, el fenómeno no afecta las características del empleo informal. Finalmente, el estudio concluyó que el trabajo en los sectores primarios de la actividad económica, así como en las áreas rurales, afecta el empleo en trabajos informales. Estos dos aspectos de la ilegalidad están íntimamente relacionados, pues en el campo se desarrollan las actividades rurales: agricultura, ganadería, silvicultura, etc. El aporte de este estudio es significativo al desarrollar teorías y conceptos de las variables que el presente informe desarrolla como es la ilegalidad, a ello se suma la metodología de la investigación científica el cual da luces y un panorama para seguir como una guía o fuente de consulta, teniendo en consideración que la actividad económica en las zonas rurales es mayormente informal..

Villar (2020), en su investigación Modernización del transporte público en la periferia urbana: ¿El fin del tráfico informal? Estudio de caso: Método de cables aéreos transmisivos en Metrópoli Bolívar, Bogotá y América Latina empezaron trabajos formales de modernización del transporte público en las zonas aledañas exterior de las metrópolis, incluida la introducción de métodos de teleféricos. Este estudio mixto analizó la prevalencia de los métodos de transmisión (TMC) en las operaciones de transporte informal (TI) en la región de Metrópoli Bolívar (Bogotá, Colombia). Los hallazgos indican que la difusión del método TMC no afectó significativamente los servicios de TI, sino que contribuyó al surgimiento de una nueva ruta que conecta las áreas

urbanas y rurales con el método TMC. Además, se halló que el transporte informal brindaba viajes diarios significativos al interior de Metrópoli Bolívar que no estaban convenientemente atendidos por las opciones de la formalidad del transporte público, lo que explica el proceso de maduración urbana que había tenido lugar. Esto requiere un nuevo enfoque para planificar y gestionar el transporte público en las afueras de la metrópoli. El aporte de este estudio enseña que la modernidad del sector transporte, contribuye a disminuir la ilegalidad, de esta manera se genera mayor organización por lo tanto este aporte es importante para el presente estudio.

Bernal (2021) en su investigación, El autoempleo en el transporte informal como opción de supresión en la sociedad: ejemplo de taxi motos del cabildo de Chimalhuacán. Los métodos estadísticos que utilizan el estudio de elementos principales indican que el trabajo por cuenta propia como motor del transporte informal incluye varias formas de supresión social más allá del empleo informal. Los datos se obtuvieron mediante encuestas a 73 taxis motos. Se obtuvieron 3 componentes primarios que explican el 81% de la diferenciación apreciada. Se concluyó que las tipologías de supresión social que perturban a este conjunto de clase obrera contienen al menos: supresión de ingresos, supresión económica, supresión geográfica, supresión de objeto y supresión temporal.

Regalado (2020) El capital de la movilidad urbana cotidiana: flujo en la periferia de Lima Metropolitana. El proceso de flujo urbano en las metrópolis sudamericanas se enfrenta a un terreno injusto, desleal y no incluyente que modifica y fracciona las condiciones espaciales y climáticas definidas por el espacio urbano de la vida cotidiana, incidiendo así en su migración. Por lo tanto, es necesario estudiar la práctica social de viajar y su correlación continua con el capital de poder que posee la persona, que le ayude implementar sus hábitos de movilidad.

En este estudio enseña que se debe estudiar la práctica social de viajar y su correlación continua con el capital de poder que posee la persona, para que de esta forma se pueda implementar hábitos de movilidad, también se utilizaron enfoques etnográfico micro-etnográfico-particularista, los cuales se obtuvieron datos cuantitativos y cualitativos, dando a conocer que la capital no

solo cambia en función del estatus socioeconómico sino también en el grado de accesibilidad y habilidades físicas. El aporte de este estudio fue analizar el autoempleo en el transporte informal, se utilizaron métodos estadísticos las cuales mostraron que los tipos de supresión social que afligen a este conjunto de masa obrera, fueron los siguientes: supresión geográfica, supresión de ingresos, supresión económica, supresión de objeto y supresión temporal.

Obregón y Betanzo (2017) en su trabajo de investigación Estudio de la movilidad urbana de una metrópoli media mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro. La política de urbanismo territorial requiere del conocimiento de los estudios cotidianos de movilidad. Responda preguntas como ¿qué es el modo deportivo? ¿O qué medios usamos? Refleja, entre otras cosas, información sobre la situación actual en el área espacial. Este artículo analiza los patrones actuales de desplazamiento en la Región del Gran Querétaro (ZCQ) a partir de estudios de origen y destino utilizando estadísticas descriptivas y relaciones causales entre el transporte y las características socioeconómicas. Los resultados revelan patrones, motivaciones y preferencias por el transporte existente donde el ingreso es un factor importante en la elección del transporte. El aporte de este estudio fue analizar los patrones actuales de la Región, utilizando las estadísticas descriptivas, teniendo como resultados, revelando que las motivaciones y preferencias es un factor muy primordial en la elección del transporte.

En el contexto nacional tenemos el aporte de Poole (2021), en su artículo Políticas de reorganización del transporte público en el área metropolitana de Lima durante la pandemia del covid-19. El propósito de este artículo es analizar las mediaciones estatales en correlación con las tensiones derivadas de los esfuerzos de reestructuración del transporte de Lima y los obstáculos que plantean los altos niveles de ilegalidad. Para ello, se realiza una revisión de leyes, reglamentos e instrumentos de política pública, enfocándose en el estudio de los esquemas de subsidio al transporte público adoptados en el contexto de la pandemia. La conclusión es que la intervención estatal en condiciones de pandemia ha sido ineficaz, lo que refleja la limitada capacidad del estado para garantizar el cumplimiento de las normas sectoriales

y la renuencia a dedicar recursos a mejorar los servicios de transporte público. El aporte de este trabajo previo nos habla que la intervención estatal en condiciones de pandemia ha sido ineficaz y que por ello se necesita mejorar los servicios del transporte público, teniendo en cuenta los principales focos de contagio.

Nolverto y Lavado (2021), en su artículo, El desempleo y la ilegalidad durante la época de pandemia COVID 19, en la Región Huánuco El objetivo de este estudio fue determinar la correlación entre el desempleo y la ilegalidad en la región Huánuco 2020 durante la pandemia del Covid 19; se tomaron 384 unidades de muestreo de los 537.277 habitantes de la zona. La tecnología es una encuesta y la herramienta de recopilación de datos es un cuestionario. Al cierre del estudio en 2020, el desempleo y la ilegalidad representaban una alta proporción, por lo que no afectó el desarrollo local en la región Huánuco, ya que la población se encontraba económicamente ocupada (PEA) desde el inicio de la pandemia y las medidas de emergencia en el campo de la salud, los desempleados ya no tienen importantes prestaciones básicas, ingresos económicos ni empleo. Ejemplos notables de esto fueron la ilegalidad y el subempleo.

León (2021), en su artículo, Empleo e Ilegalidad El presente documento revisa los diversos estudios publicados entre 2016 y 2021 Sobre el empleo y la ilegalidad en el Perú. Con base en estos, proponemos una agenda temática mínima para el estudio de estos temas para los próximos cinco años. Como era de esperar, analizamos aquí dos temas principales: el empleo y las condiciones de trabajo informal. Para cada caso, equilibramos los estudios publicados entre 2016 y mayo de 2021 de acuerdo con un plan que abarca aspectos metodológicos, macro y micro. Estos estudios se categorizan y reportan a nivel histórico y macro, sectorial y regional, incluyendo costos y derechos laborales, hasta el nivel microeconómico y temas de empleo de particular interés para ciertos conjuntos de individuos. Estas revisiones de la literatura relevante contrastan las opiniones de expertos sobre el empleo y la ilegalidad y el impacto del estudio en las políticas nacionales propuestas e implementadas. Finalmente, esta revisión de la literatura presenta una agenda de investigación sobre temas de empleo

e ilegalidad que creemos que necesitan urgentemente ser entendidos y explorados, incluyendo un examen de posibles problemas conceptuales. Finalmente, se incluyen más de 90 bibliografías de carácter conceptual, empírico y metodológico para enriquecer la investigación sobre los múltiples temas del empleo y la ilegalidad en el Perú. El aporte de este estudio enseña que para combatir o disminuir la ilegalidad es implementar políticas nacionales flexibles que disminuya los altos costos que derivan de la informalización, así como fueron los impuestos, multas, entre otros.

Gutiérrez (2021), en su artículo, Elementos determinantes de la ilegalidad en el servicio de transporte en vehículos menores Bagua, Amazonas. El objetivo general de este trabajo es analizar los elementos que determinan la ilegalidad de los servicios de transporte de chismes pequeños. El presente es un estudio descriptivo explicativo utilizando un diseño no experimental mediante técnicas de encuesta, entrevista y observación en una muestra de 59000 individuos con un tamaño de muestra de 382, y los resultados indican que los individuos aún transportan vehículos pequeños con regularidad. Asimismo, los encuestados indicaron que la normativa vigente no promueve la formalización; finalmente, la mayoría de los encuestados está muy de acuerdo en que el país está bajo demasiada presión fiscal. El aporte de este trabajo previo es el resultado que nos muestra de que la principal razón de la ilegalidad fueron los altos costos que derivan de los trámites de formalización, a ello se suma las sanciones tributarias que fueron muy altas. En ese sentido se considera muy importante este antecedente para el presente estudio.

Cotrino y Peregrino (2018), en su estudio Elementos que determinan la ilegalidad corporativa en el sector transporte del área urbana del distrito de Cajamarca. El presente estudio Elementos determinantes de la ilegalidad comercial en el sector del transporte urbano, Distrito de Cajamarca, 2017 se realizó para dar respuesta a la pregunta principal. El estudio examina la ilegalidad corporativa de nuestro país, las raíces de la ilegalidad corporativa y las secuelas de la ilegalidad corporativa, sin desconocer el monetarismo, la causalidad, el dualismo y el estructuralismo. El enfoque metodológico usado en esta oportunidad fue la encuesta general y la aplicación de la encuesta a una muestra de cincuenta individuos que laboran informalmente en empresas

informales. Finalmente, luego de realizar la investigación se concluyó que los elementos que determinaron la ilegalidad corporativa en el sector transporte en el distrito de Cajamarca en el año 2017 fueron económicos, legales, culturales y burocráticos. El aporte de este trabajo previo determina los elementos que estipula la ilegalidad corporativa en sector de transporte, la cual se utilizaron encuestas, esta investigación se llevó a cabo que aquellos elementos fueron legales, culturales, económicos y burocráticos.

Continuando con la investigación, se describe ahora las bases teóricas: En esta oportunidad se desarrollan las teorías relacionadas a las variables de estudio como fueron Desempleo e Informalidad en ese sentido se describe la Teoría que representa a la primera inconstante de estudio como es La Teoría General del Empleo y el Dinero, desarrollada por el economista británico Jhon Maynard, la finalidad de esta tesis es reactivar el crecimiento económico modificando los elementos que la integran, siendo uno de estos componentes el empleo, donde el estado debe apostar por grandes volúmenes de inversión pública para generar miles de miles de puestos de trabajo y de esta manera hacer frente al desempleo, generando un gran movimiento económico especialmente en la población más vulnerable económicamente hablando. Otros elementos importantes que no se debe perder de vista es el Consumo, las Exportaciones, La Inversión Pública, finalmente el especialista Maynard, enseña que el desempleo y la inflación no pueden coexistir en un Estado, en especial si se trata uno que está en vías de desarrollo (Lombo, 2022).

Teoría de la Variación de los Salarios (Adam Smith) definía que el empleo o el pleno empleo estaba determinado por la variación de). Otros economistas enseñan que se genera el desempleo debido a que existe una variación en los salarios, en otras cuando el salario es alto se genera empleo y cuando el salario es bajo se genera Pleno empleo, cubriendo o teniendo mayor cobertura a la población económicamente activa. Otro experto enseña acerca de la Teoría de la Demanda Laboral, (David Ricardo), este experto enseña que para combatir el desempleo es necesario que el Estado incremente la producción, de esta manera se genera una fuerza económica generadora de empleo favoreciendo a grandes masas populares (Lombo, 2022).

Ahora veamos conceptos sobre la primera variable de estudio: ¿Qué es la informalidad?: Según Quispe (2019), La informalidad es una actividad económica que no está gravada ni regulada por el gobierno. Podemos estar seguros que en la pobreza, la informalización es un medio de ganarse la vida o un mecanismo para salir de la pobreza. La definición de informalidad de la investigadora se basa en el trabajo del antropólogo Keith Hart, quien afirma que es: La brecha entre lo que he experimentado en el campo y todo lo que he aprendido en Inglaterra. Hart comentó sobre las pequeñas empresas en Ghana y analizó los estudios de la OIT. (Organismo Internacional de Trabajo de 1972), Cualquier actividad para evitar el impuesto sobre los huesos se considera una violación de las regulaciones gubernamentales. Con base en estos estudios, concluyeron que la informalidad es sinónimo de pobreza.

La informalidad es un fenómeno cultural complejo que se manifiesta de manera diversa y lateral en las actividades humanas, sean productivas o no. En este sentido, la informalidad opera en diferentes niveles como el social, político, económico y por supuesto el nivel cultural donde se presenta, del cual hablaremos más adelante. Por lo tanto, podemos estar seguros de que se trata de un fenómeno multidimensional cuando identificamos el desarrollo de los niveles anteriores (Reyna, 2020).

Dimensiones de la variable Factores del desempleo

Dimensión Política Gubernamental: Consiste en desarrollar un seguro de desempleo, que termina en un programa público para proteger aquellos trabajadores que se encuentran desempleados. Los indicadores de esta dimensión fueron: el tiempo, preferencias de empleo y capacidad del trabajador (Mankiw y Rabasco, 2017).

Dimensión Economía: Cuando existen salarios mínimos apoyados por una legislación injusta que viene a generar a la larga desempleo pues ningún trabajador desea trabajar por una remuneración muy baja. Los indicadores de esta dimensión fueron: salario mínimo, legislación y demanda de empleo (Mankiw y Rabasco, 2017).

Dimensión Mercado de las asociaciones: Este sistema posee cierto poder en el mercado de los empleos y por consiguiente crea un exceso de trabajo. Los

indicadores de esta dimensión fueron: Exceso de trabajo y salario (Mankiw y Rabasco, 2017).

Dimensión Teoría de los salarios de eficiencia: Este sistema genera salarios superiores a los del mercado actual, mejorando la condición del trabajador. Los indicadores de esta dimensión fueron: salarios superiores y calidad de vida (Mankiw y Rabasco, 2017).

Variable dependiente Transporte urbano: Castro (2015), En primer lugar, proporciona una definición precisa para comprender el problema de separar la movilidad del tráfico. ¿Qué es la liquidez? : El concepto de liquidez es un tema relativamente nuevo. Supongamos que es lo mismo que el transporte o el transporte, pero sin liquidez puede obtener un punto común entre las personas; Además de las personas (para una pequeña minoría), toda la comunidad también se puede transferir de un lugar a otro. A veces una larga distancia, a veces corta, a veces larga, a veces no; Algunos fueron todos los días, otros esporádicos, mientras que otros y otros están improvisados. una visión cuyo principal interés fueron las personas y la ciudad como sistema.

¿Qué es transporte?: El sistema de transporte, incluida la red de carreteras, es esencialmente un sistema de servicios cuya tarea es flexibilizar las actividades diarias de la sociedad y reducir la fricción en el espacio. Estos estudios tratan en primer lugar de resolver los conflictos de tráfico, agilizar el movimiento y definir la infraestructura que conecta las vías por donde se desarrolla el recorrido.

Transporte urbano: Carmona (2019), La movilidad crea conexiones, el transporte se convierte en un proceso organizativo con un carácter muy específico, que permite el movimiento tanto de personas como de mercancías y productos de un lugar a otro, lo que significa que es un elemento adicional que asegura la movilidad urbana; por tanto, el movimiento urbano en sí mismo no es un fin, su eficacia depende de su contribución al respeto de las condiciones de trabajo y a la reproducción social. Velásquez (2015), Se dice que el transporte urbano se define por dos factores: la infraestructura y el tipo de sistema proporcionado. El transporte urbano se utiliza no solo por su existencia, sino también porque es necesario movilizar a la población. Por ello, el estudio

de cómo adaptarse a esta movilidad se realiza analizando la infraestructura de transporte existente en la ciudad y los diferentes modos de transporte que ofrece.

Informalidad del transporte urbano: Carmona (2019), nos dice: Desde el punto de vista técnico y de desarrollo, el vínculo entre el sector informal y el transporte público no se tiene en cuenta por el transporte no formal se adapta a la estructura espacial desigual, como una gran ciudad en África.

Datos extraoficiales del transporte urbano en Chiclayo: Más de 5.000 choferes brindan transporte público informal en Chiclayo. Así lo informó el director de la organización Central de Colectivos de Lambayeque, Wilson Miño. Indicó que desde 2020, al menos 1.500 conductores de colectivos y 3.500 de automóviles han resultado perjudicados por la competencia desleal. Nosotros (los transportistas comunes) tenemos la documentación que exige la norma, pero la campaña ya no es rentable, a diferencia de los transportistas informales que no llevan Tarjeta Uniforme de Circulación (TUC) que se adueñan de rutas urbanas e interurbanas.

Datos de la Comisión Regional de Seguridad Vial de Lambayeque muestran que de 80.000 conductores, solo el 10% utiliza la tarjeta de ciclo único (TUC) que emite la provincia y el municipio para atender a los usuarios. El resto lo hace sin documentación o de manera informal.

Manuel Arellano Ruiz, titular del Ministerio de Educación y Seguridad Vial de la provincia de Chiclayo, destacó que al curso de capacitación asistieron cerca de 1.500 taxistas regulares. Hay aproximadamente 24.000 taxistas, más de la mitad de los cuales fueron no oficiales. Mencionó que la mayoría de ellos no conocía las leyes nacionales de tránsito, las técnicas de manejo defensivo, los primeros auxilios, las normas de urbanismo y la importancia de una buena actitud. Confirmó que miles de carreteros siguen en circulación sin permiso, a pesar de que el Texto Uniforme de Procedimientos Administrativos (TUPA) establece que deben ser titulares de visa con el respectivo certificado de circulación. La categoría de motos es otro quebradero de cabeza para las autoridades de tránsito ya que solo el 5% de los 40.000 conductores están capacitados.

Teoría general de la informalidad: El estudio de la informalidad se concentra principalmente en los campos de la economía, la sociología, la

psicología del comportamiento, la antropología, etc.; pero por ser un tema tan complejo, necesita ser entendido o analizado desde un enfoque multidisciplinario y sus diferentes perspectivas y enfoques. revelar o mostrar la verdadera naturaleza de uno. Ninguna rama de la ciencia por sí sola está calificada para concentrarse en su estudio general y, en última instancia, para comprender o aclarar su naturaleza. (Reyna, 2020).

Dimensiones de las variables informalidad del transporte Urbano

Dimensión régimen normativo opresivo: La SUNAT, alcaldía, Ministerio de Transportes entre otros, tienen elevados costos en materia de aranceles, tributos y multas. Que originan el desgano de los transportistas para formalizarse. Los indicadores de esta dimensión fueron: Normas, tributos y multas (Pérez, 2020).

Dimensión costosos procesos de inscripción: Incapacidad del Estado, municipio entre otras entidades afines al control de transporte para llevar un control de las asociaciones formales e informales, generando de esta manera falta de concientización, los indicadores de esta dimensión fueron: Costos de formalización y burocracia (Pérez, 2020).

Dimensión capacitación por parte del Estado: Deficiente capacidad por parte de las entidades del estado para enseñar, capacitar a los transportistas con respecto a las bondades de la formalización, los indicadores de esta dimensión fueron: Capacidad y beneficios (Pérez, 2020).

Normativa: LEY N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre Artículo 1.- Del ámbito de aplicación 1.1 La presente Ley establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República. 1.2 No se encuentra comprendido en el ámbito de aplicación de la presente Ley, el transporte por cable, por fajas transportadoras y por ductos.

Ley que crea la autoridad de transporte urbano para lima y callao (ATU) ley 30900: Artículo 1. Objeto de la ley es garantizar el funcionamiento de un sistema integrado de transporte de Lima y Callao que permita satisfacer las necesidades de traslado de los pobladores de las provincias de Lima y Callao de manera eficiente, sostenible, accesible, segura, ambientalmente limpia y de amplia cobertura, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 73 de la Ley 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, sobre provincias conurbadas.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

3.1.1. Tipo de investigación: Tipo básica: Aplica al ámbito científico para entender y ampliar los conocimientos existentes sobre un fenómeno específico. En esta oportunidad las variables de estudio fueron Factores del Desempleo e Informalidad del Transporte Urbano (Hernández et al., 2017). De esta manera mediante el conocimiento teórico científico de las variables se podrá dar una medida o estrategia de solución al problema encontrado.

Correlativa: Porque correlaciona las incógnitas o variables de estudio como fueron los factores del desempleo que generan la informalidad del transporte, mediante procedimientos estadísticos para conocer el grado de significancia (Paz, 2020).

3.1.2. Diseño de investigación: Para el presente estudio se usó un diseño no experimental, puesto que existe un corte descriptivo con una propuesta determinada. Con un enfoque transversal, porque recoge los datos en un solo periodo (Valdés, 2022). Es importante destacar que los datos recabados serán a través de las encuestas aplicadas a los operadores del sector transporte.

3.2. Variables y Operacionalización

Variable Independiente: Factores del desempleo.

Definición Conceptual: Según Ramírez et al. (2022) fueron los aspectos que condicionan la empleabilidad de la población, y entre ellos se encuentran la edad, situación socio política, estatus migratorio, salud, entre otros.

Definición Operacional: Los factores del desempleo dependen del panorama económico y social que el país atraviese, también de las oportunidades que puedan ofertarse. En el ámbito de la condición social; la edad, el nivel académico y la salud juegan un papel fundamental para que el ciudadano pueda integrarse en la dinámica económica del país.

Variable Dependiente: Informalidad del transporte urbano.

Definición Conceptual: Según Villar-Urbe (2019) se trata de un servicio para transportar pasajeros que no presenta la permisología de rigor ni requerimientos mínimos para operar.

Definición Operacional: Es el servicio que opera de manera paralela al transporte formal, que, gracias al mal funcionamiento del servicio legal, tiene aceptación en los usuarios por la necesidad de resolver su situación de movilización.

3.3. Población (criterios de selección), muestra, muestreo y unidad de análisis

3.3.1. Población: En este sentido, Hernández et al. (2017) apunta que la población es el grupo de personas humanas que pueden organizarse según ciertas especificaciones. La población se ajusta a las características del contenido dado, así como el lugar y el tiempo. La población es de 106 informantes.

3.3.2. Muestra: Borda (2018) explica que se trata de un extracto de la población total usada para la investigación, a través de esta porción se logra obtener resultados generalizados. Los cálculos requeridos se obtienen a través de un cálculo estadístico, utilizando métodos estadísticos, como SPSS. En esta oportunidad la muestra es de tipo censal el cual equivale a 106 informantes, por lo tanto no se aplica fórmula para hallar la muestra.

Según Zarcovich (2017) tener una muestra permite que la recopilación de datos sea posible a través del empleo del cuestionario de preguntas. Los datos recogidos representan todo el universo, puesto que la población es reducida.

Criterio de Inclusión: Se tomó en cuenta a los residentes locales de edades comprendidas entre 19 y 50 años, entrevistados para llevar a cabo esta investigación.

Edad y instrucción secundaria completa

Consentimiento informado y trabajadores informales

Paraderos informales:

Paraderos plazuela Chiclayo – Pimentel

Paraderos Transporte Chiclayo, Chiclayo – Piura

Paraderos Epsel Chiclayo – Pomalca

Paradero Juan Mejia Baca - Chiclayo – Lambayeque

Criterio de Exclusión

No se tomó en cuenta conductores de vehículos menores.

Conductores formales

Paraderos formales

3.3.3. Muestreo: Vara (2018) explica que el muestreo es el procedimiento donde se procesa la información sobre la muestra. Para el estudio siguiente, se escogió el muestreo de ajuste, ya que se trataba de una muestra censal, teniendo como fuente paraderos informales identificados mencionados en los criterios de inclusión.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Técnica: Para la recolección de la información se usan encuestas porque permiten formular interrogantes a la muestra para obtener datos sobre las dos variables estudiadas: Factores del desempleo y la informalidad del transporte urbano (Feria et al., 2020).

En la presente investigación se aplicarán técnicas de la encuesta con escala Likert tomando en cuenta las calidades: Nunca, casi nunca, A veces, casi siempre y siempre. Esto se da en los dos cuestionarios, que vendrían hacer los instrumentos.

Instrumento de Recolección de Datos

Cuestionario: Según Vara (2018) es el instrumento usado para medir y explorar una variable o grupo de variables a través de ciertas preguntas, estas podrían ser acusaciones o indicadores llamadas "Artículo". Por ello, la aplicación de una encuesta da la posibilidad de conseguir la información requerida de la muestra en función la información dada en la exploración, adicionalmente a la del instrumento, lo cual es medido por el cuestionario en la escala Likert, posteriormente.

En lo referente a los instrumentos, se tiene la siguiente descripción:

Instrumento 1: Factores del desempleo

Dimensiones: Políticas gubernamentales, Economía, Asociaciones, Teoría de los salarios de eficiencia.

Escala: Likert; N° de preguntas: 10

Instrumento 2: La Informalidad del transporte urbano

Dimensiones: Régimen normativo opresivo, Costosos procesos de inscripción y Capacitación por parte del Estado

Escala: Likert; N° de preguntas: 8

Validación del Instrumento

Hernández et al. (2017) afirman que la validez, es el valor que tiene la herramienta escogida para calcular un grupo de variables. En esta oportunidad se recurre a la experiencia y profesionalismo de tres expertos con grado de doctor.

Confiabilidad: Para la confiabilidad se utilizará el estadístico del Alfa de Cronbach el cual permite calificar al instrumento y asegurar si los datos recargados fueron fiables (corporación Innova, 2020). En esta oportunidad se utiliza la aplicación SPSS, en donde se proyecta al alfa de Cronbach.

3.5. Procedimientos

Se visitó el lugar de estudio para cumplir con el trabajo de campo, seguidamente, se dialogará con las autoridades competentes para dar la información necesaria sobre el estudio y así conseguir el consentimiento informado para aplicar la encuesta y a continuación, paralizar el tratamiento en SPSS. La encuesta aplicada tiene una duración de 15 minutos, previa explicación a los informantes, para luego ser vanceados a la aplicación SPSS.

3.6. Método de análisis de datos

Sanz (2017) afirma que las operaciones numéricas tienen que ver con los porcentajes y métodos que ayudan a decidir para escoger entre múltiples opciones con variables fundadas en datos. Para ello se proyectaron tablas de frecuencias con gráficos estadísticos, asimismo se aplicará la prueba de normalidad para contrastar si la distribución de datos es una distribución normal o anormal. Todo esto con la aplicación estadística SPSS. Asimismo, con el estadístico SPSS, se procederá aplicar el Alfa de Cronbach para la confiabilidad del instrumento.

3.7. Aspectos éticos

En cuanto a la objetividad, la tesis desarrolla la metodología científica, llevando un proceso o método aceptado por la comunidad científica el cual le da un enfoque profesional, serio para ser aceptado una vez culminada la investigación especialmente en sus resultados y conclusiones. En cuanto a la confidencialidad, Los datos que se recaben en la presente tesis, fueron exclusivamente para uso académico, de esta manera se podrá generar confidencialidad por parte de los informantes al momento de encuestarlos. En cuanto a la socialización, el presente estudio desarrolló un fenómeno social como

es la informalidad del sector transporte, en ese sentido se plasman estrategias objetivas y concretas para disminuir la problemática encontrada y beneficiar a la comunidad o población afectada (Lamas, 2022).

IV. RESULTADOS

Factores del desempleo

Tabla 1.

Políticas gubernamentales

Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Alto	73	68,9
Bajo	13	12,3
Medio	20	18,9
Total	106	100,0

Nota: Se puede apreciar que los niveles obtenidos en la presente encuesta son: 68.87% Alto, 12.26% Bajo y 18.87% Medio, en resumen, se observa que la dimensión política gubernamentales presenta un nivel alto, sin embargo, tiene indicadores que llaman la atención como los otros dos niveles, los cuales indican que deben mejorar indicadores como el tiempo, preferencias de empleo y capacidad del trabajador.

Tabla 2.

Economía

Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Alto	64	60,4
Bajo	27	25,5
Medio	15	14,2
Total	106	100,0

Nota: Se puede apreciar que los niveles obtenidos en la presente encuesta son: 60.38% Alto, 25.47% Bajo y 14.15% Medio, en resumen, se observa que la dimensión economía presenta un nivel alto, sin embargo, tiene indicadores que llaman la atención como los otros dos niveles, los cuales indican que deben mejorar indicadores como el Salario mínimo, legislación y demanda de empleo.

Tabla 3.

Asociados

Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Alto	58	54,7
Bajo	23	21,7
Medio	25	23,6
Total	106	100,0

Nota: Se puede apreciar que los niveles obtenidos en la presente encuesta son: 54.72% Alto, 21.70% Bajo y 23.58% Medio, en resumen, se observa que la dimensión asociados presenta un nivel alto, sin embargo, tiene indicadores que llaman la atención como los otros dos niveles, los cuales indican que deben mejorar indicadores como Exceso de trabajo y salario.

Tabla 4.

Teoría de los salarios de eficiencia

Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Alto	49	46,2
Bajo	40	37,7
Medio	17	16,0
Total	106	100,0

Nota: Se puede apreciar que los niveles obtenidos en la presente encuesta son: 46.23% alto, 37.74% bajo y 16.04% medio, en resumen, se observa que la dimensión teoría de los salarios de eficiencia presenta un nivel Alto, Bajo y Medio, en resumen, se aprecia indicadores preocupantes como el nivel medio y bajo, en ese sentido se deben trabajar indicadores como, por ejemplo: Salarios superiores y calidad de vida.

Resultados de la informalidad del transporte urbano

Tabla 5.

Régimen normativo opresivo

Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Alto	74	69,8
Bajo	9	8,5
Medio	23	21,7
Total	106	100,0

Nota: El nivel alcanzado por la dimensión Costosos procesos de inscripción es de la siguiente manera: alto 69.81%, Medio 21.70%, y bajo 8.49%, en resumen, se debe mejorar indicadores como, por ejemplo: disminución de los costos de tributos, multas y mejores normas más apegadas a la realidad.

Tabla 6.

Costosos procesos de inscripción

Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Alto	76	71,7
Bajo	2	1,9
Medio	28	26,4
Total	106	100,0

Nota: El nivel alcanzado por la dimensión Costosos procesos de inscripción es de la siguiente manera: alto 71.70%, Medio 1.89%, y bajo 26.42%, en resumen, se debe mejorar indicadores como, por ejemplo: proceso de formalización y disminución de la burocracia.

Tabla 7.

Capacitación por parte del Estado

Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Alto	59	55,7
Bajo	14	13,2
Medio	33	31,1
Total	106	100,0

Nota: El nivel alcanzado por la dimensión Capacitación por parte del Estado, es de la siguiente manera: alto 55.56%, Medio 31.13%, y bajo 13.21%, en otras palabras, se debe mejorar indicadores como, por ejemplo: capacidad profesional y beneficios sociales, laborales entre otros.

Tabla 8.

Variable Factores del desempleo

Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Alto	82	77,4
Medio	24	22,6
Total	106	100,0

Nota: El nivel de la variable de factores del desempleo es de la siguiente manera según la tabla 8. Alto 77.36%, medio 22.68%, en ese sentido se deben mejorar las dimensiones como por ejemplo Políticas gubernamentales, Economía y Asociaciones, para lograr el máximo nivel del 100%.

Análisis inferencial

Prueba de normalidad: Los hallazgos de este indicador estadístico muestran si el investigador debe refutar o no puede refutar la H_0 (hipótesis nula) de que los datos provienen de una población distribuida normalmente (Minitab, 2022).

Para hallar la hipótesis, primero se realizó la prueba de normalidad para constatar si la distribución de los datos, son paramétricos o no paramétricos, en ese sentido se utilizó el aplicativo SPSS.

Hipótesis planteadas:

H_0 : Los datos tienen una distribución normal (Estadística paramétrica)

H_1 : Los datos no tienen una distribución normal (Estadística no paramétrica)

Tabla 9.

Pruebas de normalidad

Variables	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Factores del desempleo	,100	106	,011	,980	106	,107
Informalidad del transporte urbano	,100	106	,011	,979	106	,100

a. Corrección de significación de Lilliefors

Se puede observar que el grupo de Kolmogorov-Smirnov^a (106) es mayor a 50, mientras que el grupo de Shapiro-Wilk (30) es menor a 50, en ese sentido se coge la primera prueba por ser mayor a 50.

Criterio de decisión:

Si Sig. > 0.05 admitimos la hipótesis nula (H_0) y refutamos la hipótesis alterna (H_a)

Si Sig. < 0.05 refutamos la hipótesis nula (H_0) y admitimos la hipótesis alterna (H_a)

Decisión:

Como Sig. 0.11 > 0.05 admite la hipótesis nula (H_0) y se rechaza la alterna (H_1)

V. DISCUSIÓN

La presente discusión esta en base a los objetivos del presente informe, en ese contexto presento el primer objetivo específico: Identificar las características emergentes que tiene la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque; en ese sentido se tienen los hallazgos de la tabla 11. Entre las características emergentes que tiene los factores del desempleo en una provincia del departamento de Lambayeque, se encuentran las políticas gubernamentales con un 68.9%, luego Economía con un 60.4%, seguido de Asociaciones con un 54.7% y finalmente Teoría de los salarios con un 46.2%. Esto se contrasta con los aportes de Ovando et al. (2021) el estudio concluyó que el trabajo en los sectores primarios de la actividad económica, así como en las áreas rurales, afecta el empleo en trabajos informales.

Estos dos aspectos de la ilegalidad están íntimamente relacionados, pues en el campo se desarrollan las actividades rurales: agricultura, ganadería, silvicultura, etc. Características básicas impavimadas por informes, no solo el modelo de organización económica y económica que cambian a la modernidad, y la relación entre los agentes privados y el agente privado a través de la supervisión, la supervisión y los servicios públicos. Comprende como un fenómeno complejo y versátil (Reyna, 2020).

Carmona (2019), La movilidad crea conexiones, el transporte se convierte en un proceso organizativo con un carácter muy específico, que permite el movimiento tanto de personas como de mercancías y productos de un lugar a otro, lo que significa que es un elemento adicional que asegura la movilidad urbana; por tanto, el movimiento urbano en sí mismo no es un fin, su eficacia depende de su contribución al respeto de las condiciones de trabajo ya la reproducción social.

Una dificultad importante para reflejar la comprensión de la informalidad es que no existe un solo tipo de informalidad, ya que tiene muchos aspectos positivos. Basta mencionar sólo algunas de las actividades formales de la actividad económica, como el trabajo, la tributación, el comercio, la minería, la

manufactura, etc., para demostrar que todas ellas existen o tienen contrapartidas informales que coinciden o comparten realidad con ellas.

En otras palabras, similar al efecto espejo o sombra, las actividades informales coexisten con las actividades formales, a menudo compitiendo entre sí e interactuando regularmente de manera simbiótica (Reyna, 2020). Lo expresado se puede contrastar con los resultados de la tabla 2. Se puede apreciar que los niveles obtenidos en la presente encuesta son: 60.38% Alto, 25.47% Bajo y 14.15% Medio, en resumen, se observa que la dimensión economía presenta un nivel alto, sin embargo, tiene indicadores que llaman la atención como los otros dos niveles, los cuales indican que deben mejorar indicadores como el Salario mínimo, legislación y demanda de empleo.

Por su parte Villar (2020), indicó que el transporte informal brindaba viajes diarios significativos al interior de Metrópoli Bolívar que no estaban convenientemente atendidos por las opciones de la formalidad del transporte público, lo que explica el proceso de maduración urbana que había tenido lugar. Esto requiere un nuevo enfoque para planificar y gestionar el transporte público en las afueras de la metrópoli. Asimismo, en el estudio de Bernal (2021) Se obtuvieron 3 componentes primarios que explican el 81% de la diferenciación apreciada. Se concluyó que las tipologías de supresión social que perturban a este conjunto de clase obrera contienen al menos: supresión de ingresos, supresión económica, supresión geográfica, supresión de objeto y supresión temporal.

Esto se contrasta con los resultados de la tabla 4. Se puede apreciar que los niveles obtenidos en la presente encuesta son: 46.23% alto, 37.74% bajo y 16.04% medio, en resumen, se observa que la dimensión teoría de los salarios de eficiencia presenta un nivel Alto, Bajo y Medio, en resumen, se aprecia indicadores preocupantes como el nivel medio y bajo, en ese sentido se deben trabajar indicadores como, por ejemplo: Salarios superiores y calidad de vida. Esto se contrasta con el aporte de Obregón y Betanzo (2017) Los resultados revelan patrones, motivaciones y preferencias por el transporte existente donde el ingreso es un factor importante en la elección del transporte.

Continuando con la discusión ahora se tiene el segundo objetivo: Conocer los factores influyentes en la relación entre los factores del desempleo y la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque; al respecto se tienen los hallazgos de la tabla 12. Entre las características emergentes que tiene la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque, destacan Régimen normativo opresivo con un 69.8%, luego le sigue Costosos procesos de inscripción con un 71.7%, Capacitación por parte del Estado con 55.7%. Esto se contrasta con el estudio de Poole (2021), La conclusión es que la intervención estatal en condiciones de pandemia ha sido ineficaz, lo que refleja la limitada capacidad del estado para garantizar el cumplimiento de las normas sectoriales y la renuencia a dedicar recursos a mejorar los servicios de transporte público.

Por otro lado, Nolverto y Lavado (2021), La tecnología es una encuesta y la herramienta de recopilación de datos es un cuestionario. Al cierre del estudio en 2020, el desempleo y la ilegalidad representaban una alta proporción, por lo que no afectó el desarrollo local en la región Huánuco, ya que la población se encontraba económicamente ocupada (PEA) desde el inicio de la pandemia y las medidas de emergencia en el campo de la salud, los desempleados ya no tienen importantes prestaciones básicas, ingresos económicos ni empleo. Esto se contrasta con los aportes de la tabla 4. El nivel alcanzado por la dimensión Costosos procesos de inscripción es de la siguiente manera: alto 69.81%, Medio 21.70%, y bajo 8.49%, en resumen, se debe mejorar indicadores como, por ejemplo: disminución de los costos de tributos, multas y mejores normas más apegadas a la realidad.

La SUNAT, alcaldía, Ministerio de Transportes entre otros, tienen elevados costos en materia de aranceles, tributos y multas. Que originan el desgano de los transportistas para formalizarse. Los indicadores de esta dimensión fueron: Normas, tributos y multas (Pérez, 2020). Esto se contrasta con los resultados de la tabla 5. El nivel alcanzado por la dimensión Costosos procesos de inscripción es de la siguiente manera: alto 69.81%, Medio 21.70%, y bajo 8.49%, en resumen, se debe mejorar indicadores como, por ejemplo:

disminución de los costos de tributos, multas y mejores normas más apegadas a la realidad.

Con respecto al tercer objetivo: Establecer la influencia de los factores del desempleo en la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque. Los hallazgos de la tabla 13. Indican Se pueden observar 4 factores que influyen en relación al desempleo y la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque, siendo el primero las Políticas gubernamentales con un alto nivel de 68.9%, luego le sigue el factor económico con un 60.4 %, luego aparece el factor Asociaciones con un 54.7% y finalmente la Teoría de los salarios de eficiencia con un 46.2%. Esto se contrasta con el aporte de (Pérez, 2020) los costosos procesos de inscripción: Incapacidad del Estado, municipio entre otras entidades afines al control de transporte para llevar un control de las asociaciones formales e informales, generando de esta manera falta de concientización, los indicadores de esta dimensión fueron: Costos de formalización y burocracia. Esto se contrasta con los resultados de la tabla 5. El nivel alcanzado por la dimensión Costosos procesos de inscripción es de la siguiente manera: alto 71.70%, Medio 1.89%, y bajo 26.42%, en resumen, se debe mejorar indicadores como, por ejemplo: proceso de formalización y disminución de la burocracia.

Pérez (2020). Deficiente capacidad por parte de las entidades del estado para enseñar, capacitar a los transportistas con respecto a las bondades de la formalización, los indicadores de esta dimensión fueron: Capacidad y beneficios. Esto se contrasta con los resultados de la tabla 7. El nivel alcanzado por la dimensión Capacitación por parte del Estado, es de la siguiente manera: alto 55.56%, Medio 31.13%, y bajo 13.21%, en otras palabras, se debe mejorar indicadores como, por ejemplo: capacidad profesional y beneficios sociales, laborales entre otros. Esto se contrasta con los aportes de Pérez (2020), deficiente capacidad por parte de las entidades del estado para enseñar, capacitar a los transportistas con respecto a las bondades de la formalización, los indicadores de esta dimensión fueron: Capacidad y beneficios.

Por otro lado, se tiene que La SUNAT, alcaldía, Ministerio de Transportes entre otros, tienen elevados costos en materia de aranceles, tributos y multas.

Que originan el desgano de los transportistas para formalizarse. Los indicadores de esta dimensión fueron: Normas, tributos y multas (Pérez, 2020). Esto se contrasta con los hallazgos de la tabla 5. El nivel alcanzado por la dimensión Costosos procesos de inscripción es de la siguiente manera: alto 69.81%, Medio 21.70%, y bajo 8.49%, en resumen, se debe mejorar indicadores como, por ejemplo: disminución de los costos de tributos, multas y mejores normas más apegadas a la realidad. Esto se contrasta con los aportes de Pérez (2020), Incapacidad del Estado, municipio entre otras entidades afines al control de transporte para llevar un control de las asociaciones formales e informales, generando de esta manera falta de concientización, los indicadores de esta dimensión fueron: Costos de formalización y burocracia.

Nolverto y Lavado (2021), indica que: La tecnología es una encuesta y la herramienta de recopilación de datos es un cuestionario. Al cierre del estudio en 2020, el desempleo y la ilegalidad representaban una alta proporción, por lo que no afectó el desarrollo local en la región Huánuco, ya que la población se encontraba económicamente ocupada (PEA) desde el inicio de la pandemia y las medidas de emergencia en el campo de la salud. .) los desempleados ya no tienen importantes prestaciones básicas, ingresos económicos ni empleo. Ejemplos notables de esto fueron la ilegalidad y el subempleo (Carvajal, Cárdenas, y Estrada, 2017). En cierta medida, dificultan el progreso de las familias y la mejora de los estilos de vida en la región. Esto se contrasta con los resultados de la tabla 2. Se puede apreciar que los niveles obtenidos en la presente encuesta son: 60.38% Alto, 25.47% Bajo y 14.15% Medio, en resumen, se observa que la dimensión economía presenta un nivel alto, sin embargo, tiene indicadores que llaman la atención como los otros dos niveles, los cuales indican que deben mejorar indicadores como el Salario mínimo, legislación y demanda de empleo. Así como los hallazgos de la tabla 4. Se puede apreciar que los niveles obtenidos en la presente encuesta son: 46.23% alto, 37.74% bajo y 16.04% medio, en resumen, se observa que la dimensión teoría de los salarios de eficiencia presenta un nivel Alto, Bajo y Medio, en resumen, se aprecia indicadores preocupantes como el nivel medio y bajo, en ese sentido se deben trabajar indicadores como, por ejemplo: Salarios superiores y calidad de vida.

Finalmente, el último objetivo Establecer la relación de los factores del desempleo en la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque. Se puede observar que la significancia P tiene un valor de 0.108 lo cual es $>$ a 0.05, en ese sentido se rechaza la hipótesis alterna y se acepta la hipótesis nula, es decir Existe una relación significativa entre los factores del desempleo y la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque. Esto se contrasta con los aportes de Pérez (2020) el régimen normativo opresivo: La SUNAT, alcaldía, Ministerio de Transportes entre otros, tienen elevados costos en materia de aranceles, tributos y multas. Que originan el desgano de los transportistas para formalizarse. Los indicadores de esta dimensión fueron: Normas, tributos y multas. Asimismo, otro factor primordial son los costosos procesos de inscripción: Incapacidad del Estado, municipio entre otras entidades afines al control de transporte para llevar un control de las asociaciones formales e informales, generando de esta manera falta de concientización, los indicadores de esta dimensión fueron: Costos de formalización y burocracia

Finalmente, un tercer factor, capacitación por parte del Estado: Deficiente capacidad por parte de las entidades del estado para enseñar, capacitar a los transportistas con respecto a las bondades de la formalización, los indicadores de esta dimensión fueron: Capacidad y beneficios (Pérez, 2020).

VI. CONCLUSIONES

1: Se logró identificar las características emergentes que tiene los factores del desempleo en una provincia del departamento de Lambayeque; destacando las preferencias de empleo, capacidad del trabajador, demanda del empleo, salarios bajos, lo que ocasiona que el transportista opté por negocios informales como uso de autos particulares para transporte urbano.

2: Las características emergentes que tiene la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque; se centra básicamente en la normativa como son las leyes, los tributos y sobre todo el incumplimiento de infracciones que son muy drásticas, imponen multas a los transportistas, por lo tanto, ya no pueden continuar en las empresas formales porque son rechazados. A ello se suma el alto costo de la formalización y la inmensa burocracia que acompaña a las entidades transportistas.

3: Los elementos influyentes en la relación entre los factores del desempleo y la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque; son aquellos como políticas gubernamentales, la economía del país y las asociaciones de transportes ilegales que existen en la actualidad, componentes que conllevan a muchos transportistas a refugiarse en la informalidad para conseguir los medios para subsistir ellos y sus familias.

4: Se logró establecer la relación de los factores del desempleo en la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque, usando para ello la estadística inferencial y mediante el estadístico de Rho de Spearman Se puede observar que la significancia P tiene un valor de 0.108 lo cual es $>$ a 0.05 (tabla 10), en ese sentido se establece una alta relación entre ambas variables.

VII. RECOMENDACIONES

1: A los funcionarios del sector transporte, SUNAT, Municipalidad, desarrollar mecanismos de concientización y motivación sobre la formalización para que los transportistas puedan tener mejoras y más oportunidades para la formalización y de esta manera conserven el orden en la ciudad y a la vez mejoren su empleo.

2: A los especialistas del reglamento del sector transporte, diseñar normas flexibles que brinden oportunidad a los transportistas a reducirles las multas, que son excesivas e imposibles de pagar porque no tienen empleo o no ganan lo suficiente para cubrir sus necesidades y multas que tienen, es por ello que debe proponer un plan de amnistía, en mayores periodos del año.

3: A las entidades públicas del sector transporte mejorar las políticas gubernamentales que permitan desarrollar y promover el empleo formal, el negocio transportista, generando oportunidad de créditos para el sector transporte y de esta manera puedan adquirir unidades de trabajo mediante la formalización y generar así ingresos legales para ellos y el estado.

4: A los especialistas del reglamento del sector transporte, como municipalidad y SUNAT generar nuevas formas y menos burocráticas para la formalización de los transportistas y de esta manera disminuir el índice de sectores informales en el ámbito del transporte urbano.

VIII. PROPUESTA

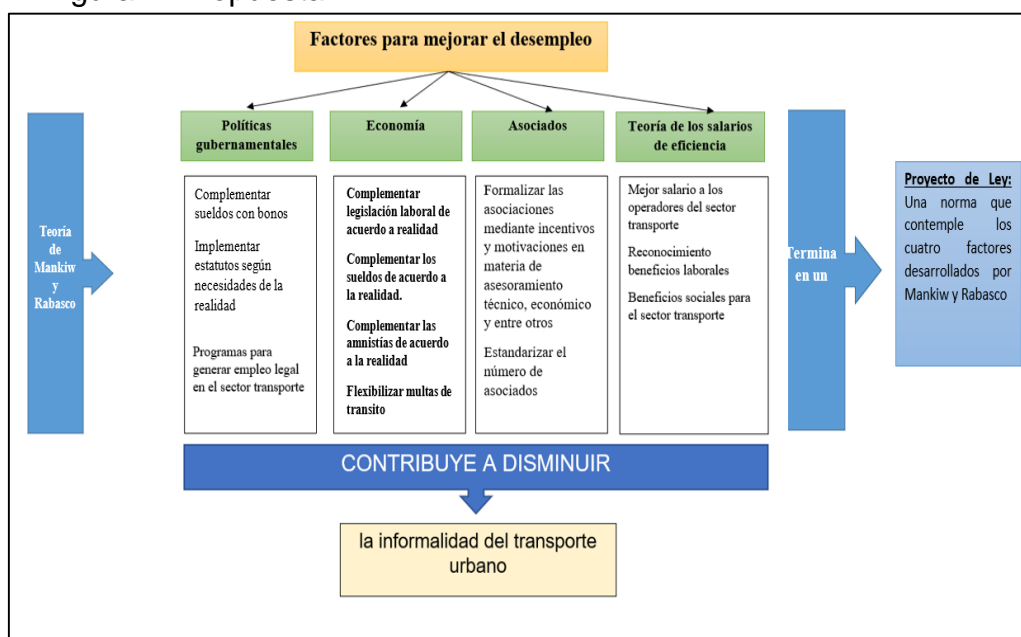
1. Introducción

La presente propuesta se centra en desarrollar estrategias que ayuden a fomentar las mejoras en materia de informalidad del transporte, en ese sentido el presente modelo se sustenta en la teoría desarrollada por Mankiw y Rabasco como son los factores del desempleo el cual está muy relacionada con la informalidad del transporte urbano, al existir falta de empleo digno, muchos desempleados recurren al quilar o agenciarse de un vehículo y hacer movilidad pública de forma informal, generando caos al transporte.

Hoy en día los desafíos se tratan o se enfrentan mediante estrategias o mecanismos de solución, a través de ideas que indican o enseñan el camino a encontrar respuestas a un conjunto de interrogantes con el firme propósito de disminuir o solucionar el problema planteado, en esta oportunidad el problema a tratar de resolver es la informalidad del transporte urbano, cuyas causas son de diversa índole y por ello es complicado pero no imposible proponer un modelo que conlleve a dar un panorama o una visión de mejora, es por ello que se presenta la siguiente propuesta.

2. Propuesta para disminuir la informalidad del transporte urbano

Figura 1. Propuesta



Fuente: elaboración propia

REFERENCIAS

- Alburquerque, F. (2000). *Desarrollo económico local y descentralización*. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/31392/S00020088_es.pdf
- Arellano, M. (2018). *Lambayeque: solo 10% de choferes urbanos tiene certificación*. Obtenido de <https://elcomercio.pe/peru/lambayeque/lambayeque-10-choferes-urbanos-certificacion-235446-noticia/>
- Benites, M. (2012). *Evaluación del patrimonio turístico y planteamiento de circuitos turísticos alternativos en el distrito de Yura*. Obtenido de <https://www.eumed.net/rev/turydes/12/mbc.html>
- Bernal, J. (2021). *El autoempleo en el transporte informal como forma de exclusión social*. Obtenido de <http://www.analiseconomico.azc.uam.mx/index.php/rae/article/view/632>
- BID. (2018). *Sistemas de transporte urbano en América Latina y el Caribe: Lecciones y retos*. Obtenido de <https://idbinvest.org/es/download/8742>
- Bielich, C. (2009). *¿Cómo influye el sistema laboral de las empresas*. Obtenido de <https://www.cies.org.pe/sites/default/files/investigaciones/como-influye-el-sistema-laboral-de-las-empresas-de-transporte-publico-en-la-problematica-del-transito-limeno.pdf>
- CAF Revista. (2015). *Transporte y Desarrollo en América Latina*. Obtenido de <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/1185>
- Carmona, M. (2019). *Problemas y enfoques de la investigación sobre el transporte informal en América Latina*. Obtenido de https://www.researchgate.net/publication/347910350_Problemas_y_enfoques_de_la_investigacion_sobre_el_transporte_informal_en
- Castro, L. (2015). *HACIA UN SISTEMA DE MOVILIDAD URBANA INTEGRAL Y SUSTENTABLE EN LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MÉXICO*. Obtenido de <http://www.bib.uia.mx/tesis/pdf/015845/015845.pdf>

- Cerasa. (2022). *El transporte: concepto, características, funciones y clases de transportes*. Obtenido de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.cerasa.es/media/areces/files/book-attachment-3111.pdf
- Corporación Innova. (2020). *Alfa de Cronbach*. Obtenido de chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.uv.es/innomide/spss/SPSS/SPSS_0801B.pdf
- Dazarola, G. (2019). *Descentralización en Chile*. Obtenido de https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/27720/1/BCN_Estado_Descentralizacion_Chile_2019_def.pdf
- Economipedia. (2022). *Desempleo*. Obtenido de https://economipedia.com/definiciones/desempleo-paro.html
- Feria, H., Mantilla, M., & Mantecón, S. (2020). *La entrevista y la encuesta*. Obtenido de https://revistas.ult.edu.cu/index.php/didascalia/article/view/992
- Gobierno del Perú. (2022). *Ley N.º 27181*. Obtenido de https://www.gob.pe/institucion/congreso-de-la-republica/normas-legales/9868-27181
- Gutiérrez, R. (2021). *Factores determinantes de la informalidad en el servicio de transporte en vehículos menores Bagua, Amazonas*. Obtenido de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/86282/Guti%C3%A9rrez_VRA-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Hausmann, R. (2018). Obtenido de https://www.caf.com/es/conocimiento/visiones/2018/09/y-si-el-transporte-explicara-algo-sobre-la-alta-informalidad-y-la-baja-productividad-en-las-ciudades-latinoamericanas/
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología de la Investigación*. Obtenido de http://observatorio.epacartagena.gov.co/wp-

content/uploads/2017/08/metodologia-de-la-investigacion-sexta-edicion.compressed.pdf

La industria. (2021). *Informalidad agrava problemática en sector Transportes de Chiclayo*. Obtenido de <https://www.laindustriadechiclayo.pe/noticia/1567723159-informalidad-agrava-problematika-en-sector-transportes-de-chiclayo>

Lamas, V. (2022). *aspectos éticos de la investigaicón científica*. Obtenido de https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-95532002000100003

León, J. (2021). *Empleo e Informalidad*. Obtenido de https://cies.org.pe/sites/default/files/investigaciones/1.2_politica_economica_empleo_e_informalidad.pdf

Lombo, H. (2022). *Teoría del empleo y el desempleo. Consideraciones para el caso colombiano*. Obtenido de <https://www.gestiopolis.com/teoria-empleo-desempleo-caso-colombiano/>

Mankiw, G., & Rabasco, E. (2017). *Principios de economía, Editorial Paraninfo*,. Obtenido de <https://www.gestiopolis.com/que-es-desempleo-que-lo-causa-que-tipos-hay-como-se-mide/>

Márquez, C. (2015). *Determinantes del desempleo en las urbes mexicanas. Continuidades y rupturas en el periodo de crisis*. Obtenido de https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-74252015000100005

Máxima, J. (2020). *¿Qué es el folklore?* Obtenido de <https://www.caracteristicas.co/folklore/>

Medina, O., & López, O. (2019). *nformalidad laboral y derecho a la salud en México, un análisis crítico*. Obtenido de <https://www.scielo.br/j/csc/a/C9fLfBp6dYbqTnRnkF6MJbv/?lang=es>

Minitab. (2022). *Prueba de normalidad*. Obtenido de <https://support.minitab.com/es-mx/minitab/20/help-and-how->

to/statistics/basic-statistics/supporting-topics/normality/test-for-normality/#:~:text=de%20Kolmogorov%2DSmirnov-,Esta%20prueba%20compara%20la%20funci%C3%B3n%20de%20distribuci%C3%B3n%20acumulada%20

Miñope, W. (2021). *Chiclayo: taxis informales se apoderan de la ruta urbana e interurbana*. Obtenido de <https://larepublica.pe/sociedad/2021/09/21/chiclayo-taxis-informales-se-apoderan-de-la-ruta-urbana-e-interurbana-lrnd/>

Muñoz, D., Matabanchoy, S., Pérez, D., & Herrera, M. (2022). *Escala de calidad de vida laboral en trabajo informal: estudio instrumental con mototaxistas en Colombia*. Obtenido de https://scielo.isciii.es/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1132-62552021000400452

Nolverto, M., & Lavado, R. (2021). *El desempleo y la informalidad durante la época de pandemia covid 19, en la region huanuco*. Obtenido de <https://repositorio.unheval.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13080/6583/TSOC00121N77.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Nureña, M. (2021). *Evaluación y propuestas para mitigar la congestión vehicular en la avenida Sáenz Peña, distrito de Chiclayo 2019*. Obtenido de https://tesis.usat.edu.pe/bitstream/20.500.12423/3310/1/TL_Nure%C3%B1aDiazMauricio.pdf

OIT. (2015). *Promoción del empleo*. Obtenido de <https://www.ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/employment-promotion/lang--es/index.htm>

OIT. (2017). *La formalización de las empresas*. Obtenido de https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_ent/---ifp_seed/documents/publication/wcms_549523.pdf

Olarte, C., Carbajal, J., Villamizar, C., & Castex, M. (2018). Obtenido de Estudio de comportamiento de los usuarios de medios de transportes informales

de una ciudad de Colombia:
<https://revistas.unal.edu.co/index.php/ensayos/article/view/56321>

Organización Mundial del Turismo. (2020). *Introducción al turismo*. Obtenido de http://scielo.sld.cu/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1815-58982014000100005#:~:text=La%20OMT%20define%20los%20atractivos%20tur%C3%ADsticos%20como%3A&text=Mientras%20que%20el%20recurso%20tur%C3%ADstico,una%20actividad%20f%C3%ADsica%20o%20intelectual.

Ovando, W., Rivera, C., & Salgado, M. (2021). *Características del empleo informal en México, 2005 y 2020*. Obtenido de https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-74252021000200147

Paz, M. (2020). *Los métodos de investigación*. Obtenido de <https://www.ucm.es/data/cont/media/www/pag-135806/12%20metodologc3ada-1-garcia-y-martinez.pdf>

Pérez, C. (2020). *Definiciones y repercusiones de la informalidad*. Obtenido de Centro de Investigación de Economía y Negocios Globales-CIEN. : <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.cien.adexperu.org.pe/wp-content/uploads/2018/07/Definiciones-y-Repercusiones-de-la-Informalidad-DT-2020-01.pdf>

Quispe, A. (2019). *Análisis descriptivo de la informalidad en el servicio estándar de transporte interprovincial de personas en la ruta arequipa-puno, 2015-2018*. Obtenido de <http://repositorio.unsa.edu.pe/bitstream/handle/UNSA/10179/ECqupaay.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

RAE. (2022). *Parque natural*. Obtenido de <https://dpej.rae.es/lema/parque-natural>

Ramírez, J., Ballestas, M., Herrera, H., & Ballesta, I. (2022). *redalyc.org*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28070565011>

- Reyna, C. (2020). *Teoría General de la Informalidad*. Obtenido de <https://cesarreyna78.medium.com/teor%C3%ADa-general-de-la-informalidad-9b8d7c2b5556>
- Rosemblat, F. (2020). *Los Acontecimientos Programados como recurso turístico para la localidad de El Cóndor*. Obtenido de <https://repositoriodigital.uns.edu.ar/bitstream/handle/123456789/5610/TE-SIS%20ROSEMBLAT%20FINAL.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Saldaña, Á., Flores, G., Alarcón, T., & Rebolledo, J. (2022). *Condiciones de empleo, trabajo y calidad de vida de hombres y mujeres en trabajo informal*. Obtenido de <https://scielosp.org/article/rsp/2022.v56/17/es/>
- Sanz, R. (2022). *¿Cuál es mi metodología?* Obtenido de <https://psicosomatica.co/metodologia-terapeutica/>
- Valdés, A. (2022). *Diseño de la Investigación*. Obtenido de <https://www.uprm.edu/ademinvestiga/disenio-de-la-investigacion/>
- Velásquez, C. (2015). *Espacio público y movilidad urbana Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)*. Obtenido de https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/319707/01.CVVM_1de5.pdf
- Villar-Urbe, J. R. (2019). *Modernización del transporte público en la periferia urbana: ¿el fin del transporte informal? Caso de estudio: sistema de cable aéreo Transmicable en la localidad de Ciudad Bolívar, Bogotá - Colombia*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=193165650004>
- Yadur , G. (2018). *Los museos en el turismo cultural*. Obtenido de https://www.hosteltur.com/comunidad/003140_los-museos-en-el-turismo-cultural.html
- Zuleta, A. (2020). *Vendedores ambulantes y COVID 19: estudio sobre la situación psicosocial antes y en la pandemia dentro el trabajo informal en la ciudad de La Paz*. Obtenido de http://www.scielo.org.bo/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2223-30322020000300005

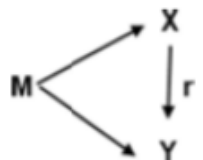
ANEXOS

Tabla: Matriz de Operacionalización de variables

Variables de estudio	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición
Factores del desempleo	Según Ramírez et al. (2022) fueron los aspectos que condicionan la empleabilidad de la población, y entre ellos se encuentran la edad, situación socio política, estatus migratorio, salud, entre otros.	Los factores del desempleo dependen del panorama económico y social que el país atraviese, también de las oportunidades que puedan ofertarse. En el ámbito de la condición social; la edad, el nivel académico y la salud juegan un papel fundamental para que el ciudadano pueda integrarse en la dinámica económica del país.	Políticas gubernamentales	El tiempo, preferencias de empleo y capacidad del trabajador	Ordinal
			Economía	Salario mínimo, legislación y demanda de empleo	
			Asociados	Exceso de trabajo y salario	
			Teoría de los salarios de eficiencia	Salarios superiores y calidad de vida	
La informalidad del transporte urbano	Según Villar-Urbe (2019) se trata de un servicio para transportar pasajeros que no presenta la permisología de rigor ni requerimientos mínimos para operar. (Ramírez, Ballestas, Herrera, & Ballesta, 2022)	Es el servicio que opera de manera paralela al transporte formal, que, gracias al mal funcionamiento del servicio legal, tiene aceptación en los usuarios por la necesidad de resolver su situación de movilización.	Régimen normativo opresivo	Normas, tributos y multas	
			Costosos procesos de inscripción	Costos de formalización y burocracia	
			Capacitación por parte del Estado	Capacidad y beneficios	

Tabla: MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO: Factores del desempleo que generan la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	POBLACIÓN Y MUESTRA	ENFOQUE NIVEL (ALCANCE Y DISEÑO)	TÉCNICA E INSTRUMENTO
<p>Problema principal ¿Cuál es la relación entre los factores del desempleo y la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque?</p>	<p>Objetivo Principal Determinar la relación entre los factores del desempleo y la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque.</p>	<p>Hipótesis principal H0. Existe una relación significativa entre los factores del desempleo y la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque.</p>	<p>V.I. factores de desempleo</p>	<p>UNIDAD DE ANÁLISIS Operadores del sector transporte</p>	<p>TIPO DE INVESTIGACIÓN Básica</p>	<p>Técnica: Encuesta</p>
<p>Problemas Específicos ¿Qué características emergentes tiene los factores del desempleo en una provincia del departamento de Lambayeque?</p> <p>¿Qué características emergentes tiene la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque?</p> <p>¿Qué factores influyen en la relación entre los factores del desempleo y la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque?</p> <p>¿Existe una influencia de los factores del desempleo en la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque?</p>	<p>Objetivos Específicos Identificar las características emergentes que tiene los factores del desempleo en una provincia del departamento de Lambayeque.</p> <p>Analizar las características emergentes que tiene la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque.</p> <p>Conocer los factores influyentes en relación al desempleo y la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque.</p> <p>Establecer la relación de los factores del desempleo en la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque.</p>	<p>H1. No existe una relación significativa entre los factores del desempleo y la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque.</p>	<p>V.D. transporte urbano</p>	<p>POBLACIÓN 106 operadores del sector transporten</p> <p>MUESTRA 106</p> <p>CRITERIO DE INCLUSIÓN Operadores del sector transporte público informales</p> <p>CRITERIOS DE EXCLUSIÓN Operadores del sector transporte público formales</p> <p>MUESTREO Censal</p>	<p>ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN Cuantitativa</p> <p>DISEÑO DE INVESTIGACIÓN Correlacional No Experimental</p>  <p>Donde M es la muestra X= Medición de los factores del desempleo Y= Medición de la informalidad del transporte publico r= relación entre ambas variables</p>	<p>Instrumento: Cuestionario</p> <p>Método de Análisis de Investigación Hipotético Deductivo</p>

Guía de Encuesta: Factores de desempleo

Dirigido a los operadores informales del sector transporte público de la ciudad de Chiclayo, para conocer el nivel de factores de desempleo

Importante: Marque con un aspa la respuesta que considera conveniente según la escala que se describe a continuación.

Escala de Likert

1. Totalmente en desacuerdo; 2. En Desacuerdo; 3 Indiferente; 4. De acuerdo; 5. Totalmente de acuerdo

Pregunta	ESCALA				
	1	2	3	4	5
DIMENSIÓN: Políticas gubernamentales					
1. Le cuesta mucho tiempo encontrar un empleo, teniendo en cuenta que no existe un seguro de desempleo por parte del Estado.					
2. Elige trabajos informales como preferencias de empleo, por falta de políticas que generen un verdadero empleo					
3. No es suficiente la capacidad como trabajador, para alcanzar un empleo formal					
DIMENSIÓN: Economía					
4. Considera injusto y muy bajo el Salario mínimo en las empresas formales					
5. Considera que la legislación con respecto a los empleos y salarios poco o nada hace para mejorarlos					
6. Considera que la demanda de empleo lo encuentra en la informalidad del transporte público.					
DIMENSIÓN: Asociaciones					
7. Considera que las asociaciones ofrecen exceso de trabajo y poca remuneración					
8. Considera que los salarios que ofrecen las asociaciones fueron muy bajos					
DIMENSIÓN: Teoría de los salarios de eficiencia					
9. Considera que los directivos de las Asociaciones tienen Salarios superiores					
10. Considera que los salarios actualmente no ofrecen una buena calidad de vida					

Guía de Encuesta: Informalidad del transporte urbano

Dirigido a los operadores informales del sector transporte público de la ciudad de Chiclayo, para conocer el nivel de informalidad del transporte urbano

Importante: Marque con un aspa la respuesta que considera conveniente según la escala que se describe a continuación.

Escala de Likert

1. Totalmente en desacuerdo; 2. En Desacuerdo; 3. Indiferente; 4 De acuerdo; 5. Totalmente de acuerdo

Pregunta	ESCALA				
	1	2	3	4	5
DIMENSIÓN: Régimen normativo opresivo					
1. Está de acuerdo con las normas que existen actualmente para la formalización de transporte público.					
2. Considera justo los tributos que se paga en el rubro del sector transporte					
3. Considera justas las multas que de aplican en el sector transporte					
DIMENSIÓN: Costosos procesos de inscripción					
4. Considera elevado los costos de formalización en el transporte público.					
5. Existe demasiada burocracia en la formalización en el transporte público.					
6. Considera que la demanda de empleo lo encuentra en la informalidad del transporte público.					
DIMENSIÓN: Capacitación por parte del Estado					
7. Las charlas, enseñanzas, programas que brindan las entidades de transportes le brindan a usted la suficiente capacidad para formalizar en el rubro del transporte público					
8. El Estado brinda justos y ventajosos beneficios que incentiven la formalización del transporte público.					

Confiabilidad del instrumento

Resumen de procesamiento de casos

	N	%
Casos	106	100,0
Excluido ^a	0	,0
Total	106	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,887	10

Estadísticas de total de elemento				
	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
Le cuesta mucho tiempo encontrar un empleo, teniendo en cuenta que no existe un seguro de desempleo por parte del Estado.	36,58	50,589	,274	,892
Elige trabajos informales como preferencias de empleo, por falta de políticas que generen un verdadero empleo	36,46	44,403	,542	,857
No es suficiente la capacidad como trabajador, para alcanzar un empleo formal	36,01	47,971	,460	,868
Considera injusto y muy bajo el Salario mínimo en las empresas formales	36,59	40,358	,702	,731
Considera que la legislación con respecto a los empleos y salarios poco o nada hace para mejorarlos	36,07	51,815	,175	,807
Considera que la demanda de empleo lo encuentra en la informalidad del transporte público.	35,90	53,161	,232	,891
Considera que las asociaciones ofrecen exceso de trabajo y poca remuneración	36,05	47,360	,566	,857
Considera que los salarios que ofrecen los sindicatos fueron muy bajos	36,15	47,710	,598	,855
Considera que los directivos de los sindicatos tienen Salarios superiores	36,12	50,242	,462	,870
Considera que los salarios actualmente no ofrecen una buena calidad de vida	36,28	45,062	,652	,845

Nota: Se puede observar que el estadístico del alfa de Cronbach es de 0.887, lo por lo que se aproxima a la unidad, en ese sentido se puede decir categóricamente que el instrumento es confiable.

Confiabilidad del instrumento Informalidad del transporte urbano

Resumen de procesamiento de casos		
	N	%
Casos	106	100,0
Excluido ^a	0	,0
Total	106	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,813	8

Estadísticas de total de elemento				
	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
Le cuesta mucho tiempo encontrar un empleo, teniendo en cuenta que no existe un seguro de desempleo por parte del Estado.	28,49	31,281	,311	,804
Elige trabajos informales como preferencias de empleo, por falta de políticas que generen un verdadero empleo	28,38	28,580	,426	,880
No es suficiente la capacidad como trabajador, para alcanzar un empleo formal	27,92	29,861	,456	,874
Considera injusto y muy bajo el Salario mínimo en las empresas formales	28,51	23,909	,698	,803
Considera que la legislación con respecto a los empleos y salarios poco o nada hace para mejorarlos	27,98	33,295	,139	,844
Considera que la demanda de empleo lo encuentra en la informalidad del transporte público.	27,81	34,497	,188	,821
Considera que las asociaciones ofrecen exceso de trabajo y poca remuneración	27,96	29,637	,545	,759
Considera que los salarios que ofrecen los sindicatos fueron muy bajos	28,07	30,291	,542	,762

Nota: Se puede observar que el estadístico del alfa de Cronbach es de 0.813, lo por lo que se aproxima a la unidad, en ese sentido se puede decir categóricamente que el instrumento es confiable.

Validación del instrumento

INFORME DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

1 TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:

Factores del desempleo que generan la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque

2 NOMBRE DEL INSTRUMENTO:

Cuestionario de Gestión de la Calidad

3 TESISISTA:

Br. Seminario Vite, Julio Armando

4 DECISIÓN:

Después de haber revisado el instrumento de recolección de datos, procedió a validarlo teniendo en cuenta su forma, estructura y profundidad; por tanto, permitirá recoger información concreta y real de la variable en estudio, coligiendo su pertinencia y utilidad.

OBSERVACIONES: Apto para su aplicación

APROBADO: SI

NO

Chiclayo, 18 de noviembre de 2022

Maestro en Ciencias de la Educación con
mención en Gestión de la Calidad y
Acreditación Educativa



Mg. A. David Seclén T.
DNI: 16791063

Experto Metodológico

FICHA DE VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS

TÍTULO DE LA TESIS: “Factores del desempleo que generan la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque”

Variables de estudio	Dimensiones	Indicadores	Ítems	CRITERIOS DE EVALUACIÓN								OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES
				RELACIÓN ENTRE LA VARIABLE Y LA DIMENSIÓN		RELACIÓN ENTRE LA DIMENSIÓN Y EL INDICADOR		RELACIÓN ENTRE EL INDICADOR Y EL ÍTEM		RELACIÓN ENTRE EL ÍTEM Y LA OPCIÓN DE RESPUESTA (Ver instrumento detallado adjunto)		
				SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
Factores del desempleo	Políticas gubernamentales	El tiempo, preferencias de empleo y capacidad del trabajador	Le cuesta mucho tiempo encontrar un empleo, teniendo en cuenta que no existe un seguro de desempleo por parte del Estado.	x		x		x		x		
			Elige trabajos informales como preferencias de empleo, por falta de políticas que generen un verdadero empleo	x		x		x		x		
			No es suficiente la capacidad como trabajador, para alcanzar un empleo formal	x		x		x		x		
	Economía	Salario mínimo, legislación y demanda de empleo	Considera injusto y muy bajo el Salario mínimo en las empresas formales	x		x		x		x		
			Considera que la legislación con respecto a los empleos y salarios poco o nada hace para mejorarlos	x		x		x		x		
			Considera que la demanda de empleo lo encuentra en la	x		x		x		x		

			informalidad del transporte público.									
	Asociados	Exceso de trabajo y salario	Considera que las asociaciones ofrecen exceso de trabajo y poca remuneración	x		x		x		x		
			Considera que los salarios que ofrecen las asociaciones fueron muy bajos	x		x		x		x		
	Teoría de los salarios de eficiencia	Salarios superiores y calidad de vida	Considera que los directivos de los Asociaciones tienen Salarios superiores	x		x		x		x		
			Considera que los salarios actualmente no ofrecen una buena calidad de vida	x		x		x		x		
La informalidad del transporte urbano	Régimen normativo opresivo	Normas, tributos y multas	Está de acuerdo con las normas que existen actualmente para la formalización de transporte público.	x		x		x		x		
			Considera justo los tributos que se paga en el rubro del sector transporte	x		x		x		x		
			Considera justas las multas que de aplican en el sector transporte	x		x		x		x		
	Costosos procesos de inscripción	Costos de formalización y burocracia	Considera elevado los costos de formalización en el transporte público.	x		x		x		x		
			Existe demasiada burocracia en la formalización en el transporte público.	x		x		x		x		
			Considera que la demanda de empleo lo encuentra en la informalidad del transporte público.	x		x		x		x		
	Capacitación por parte del Estado	Capacidad y beneficios	Las charlas, enseñanzas, programas que	x		x		x		x		

			brindan las entidades de transportes le brindan a usted la suficiente capacidad para formalizar en el rubro del transporte público									
			El Estado brinda justos y ventajosos beneficios que incentiven la formalización del transporte público.	x		x		x		x		

:

**Maestro en Ciencias de la Educación con
mención en Gestión de la Calidad y
Acreditación Educativa**



Mg. A. David Seclén T.
DNI: 16791063

EXPERTO EVALUADOR



PERÚ

Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria

Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos

CONSTANCIA DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO NACIONAL DE GRADOS Y TÍTULOS

La Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos, a través de la Jefa de la Unidad de Registro de Grados y Títulos, deja constancia que la información contenida en este documento se encuentra inscrita en el Registro Nacional de Grados y Títulos administrada por la Sunedu.

INFORMACIÓN DEL CIUDADANO

Apellidos **SECLÉN TEJEDA**
Nombres **AUGUSTO DAVID**
Tipo de Documento de Identidad **DNI**
Número de Documento de Identidad **16791063**

INFORMACIÓN DE LA INSTITUCIÓN

Nombre **UNIVERSIDAD SEÑOR DE SIPÁN**
Rector **RODRIGUEZ NOMURA HUBER EZEQUIEL**
Secretario General **LIZA SANCHEZ JOSE LAZARO**
Director **DIOSES LESCANO NELLY**

INFORMACIÓN DEL DIPLOMA

Grado Académico **MAESTRO**
Denominación **MAESTRO EN CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN CON MENCIÓN EN GESTIÓN DE LA CALIDAD Y ACREDITACIÓN EDUCATIVA**
Fecha de Expedición **22/10/20**
Resolución/Acta **R.R. N°133-2020/USS**
Diploma **USS04524**



CÓDIGO VIRTUAL 0000168784

Santiago de Surco, 24 de Marzo de 2021

JESSICA MARTHA ROJAS BARRUETA
JEFA

Unidad de Registro de Grados y Títulos
Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria - Sunedu



Firmado digitalmente por:
Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria
Motivo: Servicio de Agente automatizado.
Fecha: 24/03/2021 20:57:38-0500

INFORME DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

1 TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:

Factores del desempleo que generan la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque

2 NOMBRE DEL INSTRUMENTO:

Cuestionario de Gestión de la Calidad

3 TESISTA:

Br. Seminario Vite, Julio Armando

4 DECISIÓN:


Después de haber revisado el instrumento de recolección de datos, procedió a validarlo teniendo en cuenta su forma, estructura y profundidad; por tanto, permitirá recoger información concreta y real de la variable en estudio, coligiendo su pertinencia y utilidad.

OBSERVACIONES: Apto para su aplicación

APROBADO: SI

NO

Chiclayo, 18 de noviembre de 2022



Jhonny Armin Carrasco Pacheco

DNI N° 03245652

Experto Metodológico

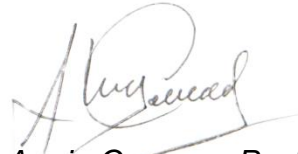
FICHA DE VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS

TÍTULO DE LA TESIS: “Factores del desempleo que generan la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque”

Variables de estudio	Dimensiones	Indicadores	Ítems	CRITERIOS DE EVALUACIÓN									
				RELACIÓN ENTRE LA VARIABLE Y LA DIMENSIÓN		RELACIÓN ENTRE LA DIMENSIÓN Y EL INDICADOR		RELACIÓN ENTRE EL INDICADOR Y EL ÍTEM		RELACIÓN ENTRE EL ÍTEM Y LA OPCIÓN DE RESPUESTA (Ver instrumento detallado adjunto)		OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES	
				SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO		
Factores del desempleo	Políticas gubernamentales	El tiempo, preferencias de empleo y capacidad del trabajador	Le cuesta mucho tiempo encontrar un empleo, teniendo en cuenta que no existe un seguro de desempleo por parte del Estado.	x		x		x		x			
			Elige trabajos informales como preferencias de empleo, por falta de políticas que generen un verdadero empleo	x		x		x		x			
			No es suficiente la capacidad como trabajador, para alcanzar un empleo formal	x		x		x		x			
	Economía	Salario mínimo, legislación y demanda de empleo	Considera injusto y muy bajo el Salario mínimo en las empresas formales	x		x		x		x			
			Considera que la legislación con respecto a los empleos y salarios poco o nada hace para mejorarlos	x		x		x		x			
			Considera que la demanda de empleo lo encuentra en la	x		x		x		x			

			informalidad del transporte público.									
	Asociados	Exceso de trabajo y salario	Considera que las asociaciones ofrecen exceso de trabajo y poca remuneración	x		x		x		x		
			Considera que los salarios que ofrecen las asociaciones fueron muy bajos	x		x		x		x		
	Teoría de los salarios de eficiencia	Salarios superiores y calidad de vida	Considera que los directivos de los Asociaciones tienen Salarios superiores	x		x		x		x		
			Considera que los salarios actualmente no ofrecen una buena calidad de vida	x		x		x		x		
La informalidad del transporte urbano	Régimen normativo opresivo	Normas, tributos y multas	Está de acuerdo con las normas que existen actualmente para la formalización de transporte público.	x		x		x		x		
			Considera justo los tributos que se paga en el rubro del sector transporte	x		x		x		x		
			Considera justas las multas que de aplican en el sector transporte	x		x		x		x		
	Costosos procesos de inscripción	Costos de formalización y burocracia	Considera elevado los costos de formalización en el transporte público.	x		x		x		x		
			Existe demasiada burocracia en la formalización en el transporte público.	x		x		x		x		
			Considera que la demanda de empleo lo encuentra en la informalidad del transporte público.	x		x		x		x		
	Capacitación por parte del Estado	Capacidad y beneficios	Las charlas, enseñanzas, programas que	x		x		x		x		

			brindan las entidades de transportes le brindan a usted la suficiente capacidad para formalizar en el rubro del transporte público									
			El Estado brinda justos y ventajosos beneficios que incentiven la formalización del transporte público.	x		x		x		x		



Jhonny Armin Carrasco Pacheco
DNI N° 03245652
EXPERTO EVALUADOR



PERÚ

Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de
Educación Superior Universitaria

Dirección de Documentación e
Información Universitaria y
Registro de Grados y Títulos

CONSTANCIA DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO NACIONAL DE GRADOS Y TÍTULOS

La Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos, a través de la Jefa de la Unidad de Registro de Grados y Títulos, deja constancia que la información contenida en este documento se encuentra inscrita en el Registro Nacional de Grados y Títulos administrada por la Sunedu.

INFORMACIÓN DEL CIUDADANO

Apellidos **CARRASCO PACHECO**
Nombres **JHONNY ARMIN**
Tipo de Documento de Identidad **DNI**
Numero de Documento de Identidad **03245652**

INFORMACIÓN DE LA INSTITUCIÓN

Nombre **UNIVERSIDAD PRIVADA CÉSAR VALLEJO**
Rector **LLEMPEN CORONEL HUMBERTO CONCEPCION**
Secretario General **SANTISTEBAN CHAVEZ VICTOR RAFAEL**
Director **PACHECO ZEBALLOS JUAN MANUEL**

INFORMACIÓN DEL DIPLOMA

Grado Académico **MAESTRO**
Denominación **MAESTRO EN ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS - MBA**
Fecha de Expedición **11/07/18**
Resolución/Acta **0209-2018-UCV**
Diploma **052-039071**
Fecha Matrícula **28/01/2017**
Fecha Egreso **04/03/2018**

Fecha de emisión de la constancia:
03 de Febrero de 2023



CÓDIGO VIRTUAL 0001134098

JESSICA MARTHA ROJAS BARRUETA
JEFA

Unidad de Registro de Grados y Títulos
Superintendencia Nacional de Educación
Superior Universitaria - Sunedu



Firmado digitalmente por:
Superintendencia Nacional de Educación
Superior Universitaria
Motivo: Servidor de
Agente automatizado.
Fecha: 03/02/2023 17:59:39-0500

INFORME DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

1 TÍTULO DE LA INVESTIGACIÓN:

Factores del desempleo que generan la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque

2 NOMBRE DEL INSTRUMENTO:

Cuestionario de Gestión de la Calidad

3 TESISISTA:

Br. Seminario Vite, Julio Armando

4 DECISIÓN:

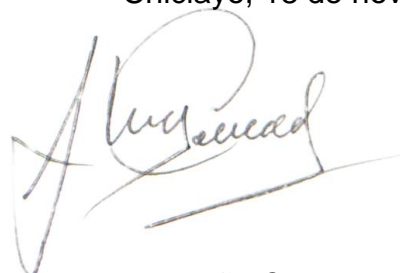
Después de haber revisado el instrumento de recolección de datos, procedió a validarlo teniendo en cuenta su forma, estructura y profundidad; por tanto, permitirá recoger información concreta y real de la variable en estudio, coligiendo su pertinencia y utilidad.

OBSERVACIONES: Apto para su aplicación

APROBADO: SI

NO

Chiclayo, 18 de noviembre de 2022



Juan Francisco Ludeña Orbegoso
DNI N° 16727377
Experto Metodológico

FICHA DE VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS

TÍTULO DE LA TESIS: “Factores del desempleo que generan la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque”

Variables de estudio	Dimensiones	Indicadores	Ítems	CRITERIOS DE EVALUACIÓN									
				RELACIÓN ENTRE LA VARIABLE Y LA DIMENSIÓN		RELACIÓN ENTRE LA DIMENSIÓN Y EL INDICADOR		RELACIÓN ENTRE EL INDICADOR Y EL ÍTEM		RELACIÓN ENTRE EL ÍTEM Y LA OPCIÓN DE RESPUESTA (Ver instrumento detallado adjunto)		OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES	
				SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO		
Factores del desempleo	Políticas gubernamentales	El tiempo, preferencias de empleo y capacidad del trabajador	Le cuesta mucho tiempo encontrar un empleo, teniendo en cuenta que no existe un seguro de desempleo por parte del Estado.	x		x		x		x			
			Elige trabajos informales como preferencias de empleo, por falta de políticas que generen un verdadero empleo	x		x		x		x			
			No es suficiente la capacidad como trabajador, para alcanzar un empleo formal	x		x		x		x			
	Economía	Salario minino, legislación y demanda de empleo	Considera injusto y muy bajo el Salario minino en las empresas formales	x		x		x		x			
			Considera que la legislación con respecto a los empleos y salarios poco o nada hace para mejorarlos	x		x		x		x			
			Considera que la demanda de empleo lo encuentra en la	x		x		x		x			

			informalidad del transporte público.									
	Asociados	Exceso de trabajo y salario	Considera que las asociaciones ofrecen exceso de trabajo y poca remuneración	x		x		x		x		
			Considera que los salarios que ofrecen las asociaciones fueron muy bajos	x		x		x		x		
	Teoría de los salarios de eficiencia	Salarios superiores y calidad de vida	Considera que los directivos de las Asociaciones tienen Salarios superiores	x		x		x		x		
			Considera que los salarios actualmente no ofrecen una buena calidad de vida	x		x		x		x		
La informalidad del transporte urbano	Régimen normativo opresivo	Normas, tributos y multas	Está de acuerdo con las normas que existen actualmente para la formalización de transporte público.	x		x		x		x		
			Considera justo los tributos que se paga en el rubro del sector transporte	x		x		x		x		
			Considera justas las multas que de aplican en el sector transporte	x		x		x		x		
	Costosos procesos de inscripción	Costos de formalización y burocracia	Considera elevado los costos de formalización en el transporte público.	x		x		x		x		
			Existe demasiada burocracia en la formalización en el transporte público.	x		x		x		x		
			Considera que la demanda de empleo lo encuentra en la informalidad del transporte público.	x		x		x		x		
	Capacitación por parte del Estado	Capacidad y beneficios	Las charlas, enseñanzas, programas que brindan	x		x		x		x		

			las entidades de transportes le brindan a usted la suficiente capacidad para formalizar en el rubro del transporte público									
			El Estado brinda justos y ventajosos beneficios que incentiven la formalización del transporte público.	x		x		x		x		



Juan Francisco Ludeña Orbegoso

DNI N° 16727377

EXPERTO EVALUADOR



PERÚ

Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria

Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos

CONSTANCIA DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO NACIONAL DE GRADOS Y TÍTULOS

La Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos, a través de la Jefa de la Unidad de Registro de Grados y Títulos, deja constancia que la información contenida en este documento se encuentra inscrita en el Registro Nacional de Grados y Títulos administrada por la Sunedu.

INFORMACIÓN DEL CIUDADANO

Apellidos **LUDEÑA ORBEGOSO**
Nombres **JUAN FRANCISCO**
Tipo de Documento de Identidad **DNI**
Numero de Documento de Identidad **16727377**

INFORMACIÓN DE LA INSTITUCIÓN

Nombre **UNIVERSIDAD PRIVADA CÉSAR VALLEJO**
Rector **LLEMPEN CORONEL HUMBERTO CONCEPCION**
Secretario General **SANTISTEBAN CHAVEZ VICTOR RAFAEL**
Director **PACHECO ZEBALLOS JUAN MANUEL**

INFORMACIÓN DEL DIPLOMA

Grado Académico **MAESTRO**
Denominación **MAESTRO EN ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS - MBA**
Fecha de Expedición **11/06/18**
Resolución/Acta **0177-2018-UCV**
Diploma **052-036678**
Fecha Matrícula **01/10/2016**
Fecha Egreso **04/03/2018**

Fecha de emisión de la constancia:
17 de Diciembre de 2022



CÓDIGO VIRTUAL 0001027173

JESSICA MARTHA ROJAS BARRUETA
JEFA

Unidad de Registro de Grados y Títulos
Superintendencia Nacional de Educación
Superior Universitaria - Sunedu



Firmado digitalmente por:
Superintendencia Nacional de Educación
Superior Universitaria
Motivo: Servidor de
Agente automatizado.
Fecha: 17/12/2022 10:24:56-0500

**VALIDACIÓN DE PROPUESTA
(JUICIO DE EXPERTOS)**

FICHA DE EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA DE MODELO PARA DISMINUIR LA INFORMALIDAD DEL TRANSPORTE URBANO EN UNA PROVINCIA DEL DEPARTAMENTO DEL LAMBAYEQUE

Yo, *Carlos Segura Tejeda*, identificado con DNI N° 16521204, con Grado Académico Maestro en Gestión Pública en la Universidad César Vallejo.

Hago constar que he leído y revisado la Propuesta de modelo para disminuir la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento del Lambayeque, correspondientes a la Tesis del mismo nombre, de la Maestría en Gestión Pública - MGP de la Universidad César Vallejo.

La propuesta corresponde a la tesis: “FACTORES DEL DESEMPLEO QUE GENERAN LA INFORMALIDAD DEL TRANSPORTE URBANO EN UNA PROVINCIA DEL DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE”.

a. Pertinencia con la investigación

N°	CRITERIO	SI	NO	OBSERVACIONES
1	Pertinencia con el problema, objetivos e hipótesis de investigación.	x		
2	Pertinencia con las variables y dimensiones.	x		
3	Pertinencia con las dimensiones e indicadores.	x		
4	Pertinencia con los principios de la redacción científica (propiedad y coherencia).	x		
5	Pertinencia con los fundamentos teóricos	x		
6	Pertinencia con la estructura de la investigación	x		
7	Pertinencia de la propuesta con el diagnóstico del problema	x		

b. Pertinencia con la aplicación

N°	CRITERIO	SI	NO	OBSERVACIONES
1	Es aplicable al contexto de la investigación	x		
2	Soluciona el problema de la investigación	x		
3	Su aplicación es sostenible en el tiempo	x		
4	Es viable en sus aplicación	x		
5	Es aplicable a otras instituciones con características similares	x		

Luego de la evaluación minuciosa de la propuesta y realizadas las correcciones respectivas, los resultados son los siguientes:

Propuesta: PROPUESTA DE GUÍA DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR.			
APLICABILIDAD	CONTEXTUALIZACIÓN	PERTINENCIA	% DE LA PROPUESTA VALIDADA
100%	100%	100%	100%

DECISIÓN O FUNDAMENTACIÓN DEL EXPERTO:

Esta propuesta es aplicable en la institución estatal, las mismas que están elaboradas conforme a las actuales directivas del gobierno central y estas normas son aplicables a la institución municipal en estudio.

OBSERVACIONES: Ninguna

Chiclayo, 15 de diciembre del 2022.

Carlos Segura Tejeda

Centro de labores: Municipalidad de José Leonardo Ortíz

Cargo: Gerencia de tránsito



Carlos Segura Tejeda
DNI N° 16521204

EXPERTO EVALUADOR



PERÚ

Ministerio de Educación

Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria

Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos

CONSTANCIA DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO NACIONAL DE GRADOS Y TÍTULOS

La Dirección de Documentación e Información Universitaria y Registro de Grados y Títulos, a través de la Jefa de la Unidad de Registro de Grados y Títulos, deja constancia que la información contenida en este documento se encuentra inscrita en el Registro Nacional de Grados y Títulos administrada por la Sunedu.

INFORMACIÓN DEL CIUDADANO

Apellidos	SEGURA TEJEDA
Nombres	CARLOS
Tipo de Documento de Identidad	DNI
Numero de Documento de Identidad	16521204

INFORMACIÓN DE LA INSTITUCIÓN

Nombre	UNIVERSIDAD PRIVADA CÉSAR VALLEJO
Rector	LLEMPEN CORONEL HUMBERTO CONCEPCION
Secretario General	SANTISTEBAN CHAVEZ VICTOR RAFAEL
Director	MORENO RODRIGUEZ ROSA YSABEL

INFORMACIÓN DEL DIPLOMA

Grado Académico	MAESTRO
Denominación	MAESTRO/MAGÍSTER EN GESTIÓN PÚBLICA
Fecha de Expedición	06/05/17
Resolución/Acta	0110-2017-UCV
Diploma	052-009231
Fecha Matrícula	26/02/2015
Fecha Egreso	31/08/2016

Fecha de emisión de la constancia:
03 de Febrero de 2023



CÓDIGO VIRTUAL 0001134299

JESSICA MARTHA ROJAS BARRUETA
JEFA

Unidad de Registro de Grados y Títulos
Superintendencia Nacional de Educación
Superior Universitaria - Sunedu



Firmado digitalmente por:
Superintendencia Nacional de Educación
Superior Universitaria
Motivo: Servidor de
Agente automatizado.
Fecha: 03/02/2023 20:08:44-0500

**VALIDACIÓN DE PROPUESTA
(JUICIO DE EXPERTOS)**

FICHA DE EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA DE MODELO PARA
DISMINUIR LA INFORMALIDAD DEL TRANSPORTE URBANO EN UNA
PROVINCIA DEL DEPARTAMENTO DEL LAMBAYEQUE

Yo, *Jhonny Armin Carrasco Pacheco*, identificado con DNI N° 03245652, con Grado Académico Maestro en Ciencias de la Educación en la Universidad Señor de Sipán con código de inscripción en SUNEDU N° 052-039071

Hago constar que he leído y revisado la Propuesta de modelo de gestión de calidad para disminuir la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento del Lambayeque, correspondientes a la Tesis del mismo nombre, de la Maestría en Gestión Pública - MGP de la Universidad Cesar Vallejo.

La propuesta corresponde a la tesis: “FACTORES DEL DESEMPLEO QUE GENERAN LA INFORMALIDAD DEL TRANSPORTE URBANO EN UNA PROVINCIA DEL DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE”.

Pertinencia con la investigación

N°	CRITERIO	SI	NO	OBSERVACIONES
1	Pertinencia con el problema, objetivos e hipótesis de investigación.	x		
2	Pertinencia con las variables y dimensiones.	x		
3	Pertinencia con las dimensiones e indicadores.	x		
4	Pertinencia con los principios de la redacción científica (propiedad y coherencia).	x		
5	Pertinencia con los fundamentos teóricos	x		
6	Pertinencia con la estructura de la investigación	x		
7	Pertinencia de la propuesta con el diagnóstico del problema	x		

c. Pertinencia con la aplicación

N°	CRITERIO	SI	NO	OBSERVACIONES
1	Es aplicable al contexto de la investigación	x		
2	Soluciona el problema de la investigación	x		
3	Su aplicación es sostenible en el tiempo	x		
4	Es viable en sus aplicación	x		
5	Es aplicable a otras instituciones con características similares	x		

Luego de la evaluación minuciosa de la propuesta y realizadas las correcciones respectivas, los resultados son los siguientes:

Propuesta: PROPUESTA DE GUÍA DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR.			
APLICABILIDAD	CONTEXTUALIZACIÓN	PERTINENCIA	% DE LA PROPUESTA VALIDADA
100%	100%	100%	100%

DECISIÓN O FUNDAMENTACIÓN DEL EXPERTO:

Esta propuesta es aplicable en la institución estatal, las mismas que están elaboradas conforme a las actuales directivas del gobierno central y estas normas son aplicables a la institución municipal en estudio.

OBSERVACIONES: Ninguna

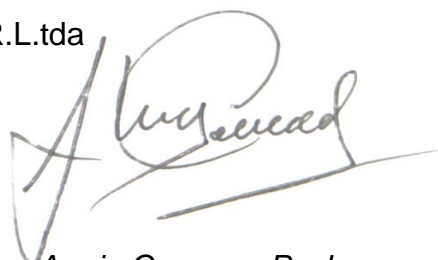
Chiclayo, 12 de diciembre del 2022.

Mg. Jhonny Armin Carrasco Pacheco

Código de registro de Sunedu: 052-039071

Centro de labores: AGROSOLTEC S.R.L.tda

Cargo: Gerente



Jhonny Armin Carrasco Pacheco

DNI N° 03245652

EXPERTO EVALUADOR

VALIDACIÓN DE PROPUESTA
(JUICIO DE EXPERTOS)

FICHA DE EVALUACIÓN DE LA PROPUESTA DE MODELO PARA DISMINUIR LA INFORMALIDAD DEL TRANSPORTE URBANO EN UNA PROVINCIA DEL DEPARTAMENTO DEL LAMBAYEQUE

Yo, *Juan Francisco Ludeña Orbegoso*, identificado con DNI N° 16727377, con Grado Académico Maestro en Ciencias de la Educación en la Universidad Señor de Sipán con código de inscripción en SUNEDU N° 052-036678.

Hago constar que he leído y revisado la Propuesta de modelo de gestión de calidad para disminuir la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento del Lambayeque, correspondientes a la Tesis del mismo nombre, de la Maestría en Gestión Pública - MGP de la Universidad Cesar Vallejo.

La propuesta corresponde a la tesis: “FACTORES DEL DESEMPLEO QUE GENERAN LA INFORMALIDAD DEL TRANSPORTE URBANO EN UNA PROVINCIA DEL DEPARTAMENTO DE LAMBAYEQUE”.

d. Pertinencia con la investigación

N°	CRITERIO	SI	NO	OBSERVACIONES
1	Pertinencia con el problema, objetivos e hipótesis de investigación.	x		
2	Pertinencia con las variables y dimensiones.	x		
3	Pertinencia con las dimensiones e indicadores.	x		
4	Pertinencia con los principios de la redacción científica (propiedad y coherencia).	x		
5	Pertinencia con los fundamentos teóricos	x		
6	Pertinencia con la estructura de la investigación	x		
7	Pertinencia de la propuesta con el diagnóstico del problema	x		

e. Pertinencia con la aplicación

N°	CRITERIO	SI	NO	OBSERVACIONES
1	Es aplicable al contexto de la investigación	x		
2	Soluciona el problema de la investigación	x		
3	Su aplicación es sostenible en el tiempo	x		
4	Es viable en sus aplicación	x		
5	Es aplicable a otras instituciones con características similares	x		

Luego de la evaluación minuciosa de la propuesta y realizadas las correcciones respectivas, los resultados son los siguientes:

Propuesta: PROPUESTA DE GUÍA DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR.			
APLICABILIDAD	CONTEXTUALIZACIÓN	PERTINENCIA	% DE LA PROPUESTA VALIDADA
100%	100%	100%	100%

DECISIÓN O FUNDAMENTACIÓN DEL EXPERTO:

Esta propuesta es aplicable en la institución estatal, las mismas que están elaboradas conforme a las actuales directivas del gobierno central y estas normas son aplicables a la institución municipal en estudio.
OBSERVACIONES: Ninguna

Chiclayo, 12 de diciembre del 2022.

Juan Francisco Ludeña Orbegoso

Código de registro de Sunedu: 052-036678

Centro de labores: Caja Piura

Cargo: Jefe créditos Caja Piura - Ferreñafe



Juan Francisco Ludeña Orbegoso

DNI N° 16727377

EXPERTO EVALUADOR

Anexo - Evidencia fotográfica



Anexo

Contrastación de la hipótesis

H₀. Existe una relación significativa entre los factores del desempleo y la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque.

H₁. No existe una relación significativa entre los factores del desempleo y la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque.

Tabla 10.

Factores del desempleo y la informalidad del transporte urbano

			Factores de desempleo	Informalidad del transporte urbano
Rho de Spearman	Factores de desempleo	Coefficiente de correlación	1,000	
		Sig. (bilateral)	.	,108
		N	106	106
	Informalidad del transporte urbano	Coefficiente de correlación	,157	1,000
		Sig. (bilateral)	,108	.
		N	106	106

Se puede observar que la significancia P tiene un valor de 0.108 lo cual es > a 0.05, en ese sentido se rechaza la hipótesis alterna y se acepta la hipótesis nula, es decir Existe una relación significativa entre los factores del desempleo y la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque.

Contrastación de los objetivos

Objetivo N°01: Identificar las características emergentes que tiene los factores del desempleo en una provincia del departamento de Lambayeque.

Tabla 11.
Características de los factores del desempleo

Dimensiones	Nivel	Recuento	%de N columnas	% de N columnas
Políticas gubernamentales	Alto	73	68,9%	
	Bajo	13	12,3%	
	Medio	20	18,9%	
Economía	Alto	64	60,4%	
	Bajo	27	25,5%	
	Medio	15	14,2%	
Asociaciones	Alto	58	54,7%	
	Bajo	23	21,7%	
	Medio	25	23,6%	
Teoría de los salarios de eficiencia	Alto	49	46,2%	
	Bajo	40	37,7%	
	Medio	17	16,0%	

Nota: Entre las características emergentes que tiene los factores del desempleo en una provincia del departamento de Lambayeque, se encuentran las políticas gubernamentales con un 68.9%, luego Economía con un 60.4%, seguido de Asociaciones con un 54.7% y finalmente Teoría de los salarios con un 46.2%

Objetivo N°02: Analizar las características emergentes que tiene la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque.

Tabla 12.
Características de la informalidad del transporte urbano

Dimensiones	Nivel	Recuento	% de N columnas
Régimen normativo opresivo	Alto	74	69,8%
	Bajo	9	8,5%
	Medio	23	21,7%
Costosos procesos de inscripción	Alto	76	71,7%
	Bajo	2	1,9%
	Medio	28	26,4%
Capacitación por parte del Estado	Alto	59	55,7%
	Bajo	14	13,2%
	Medio	33	31,1%

Nota: Entre las características emergentes que tiene la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque, destacan Régimen normativo opresivo con un 69.8%, luego le sigue Costosos procesos de inscripción con un 71.7%, Capacitación por parte del Estado con 55.7%.

Objetivo N°03: Conocer los factores influyentes en relación al desempleo y la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque.

Tabla 13.
Factores influyentes

Dimensiones Nivel		Recuento	% de N columnas
Políticas gubernamentales	Alto	73	68,9%
	Bajo	13	12,3%
	Medio	20	18,9%
Economía	Alto	64	60,4%
	Bajo	27	25,5%
	Medio	15	14,2%
Asociaciones	Alto	58	54,7%
	Bajo	23	21,7%
	Medio	25	23,6%
Teoría de los salarios de eficiencia	Alto	49	46,2%
	Bajo	40	37,7%
	Medio	17	16,0%

Nota: Se pueden observar 4 factores que influyen en relación al desempleo y la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque, siendo el primero las Políticas gubernamentales con un alto nivel de 68.9%, luego le sigue el factor económico con un 60.4 %, luego aparece el factor Asociaciones con un 54.7% y finalmente la Teoría de los salarios de eficiencia con un 46.2%.

Tabla 14.
Descripción de estrategias

Estrategias	Actividades	Responsable	Costo
1. Estrategias de Políticas gubernamentales	Complementar sueldos con bonos Implementar estatutos según necesidades de la realidad Programas para generar empleo legal en el sector transporte.	Gobierno Regional local y gremios	Costo previsto por los responsables
2. Estrategias económicas	Complementar legislación laboral de acuerdo a realidad Complementar los sueldos de acuerdo a la realidad. Complementar las amnistías de acuerdo a la realidad Flexibilizar multas de tránsito	Gremios	Costo previsto por los responsables
3. Estrategias basadas en la Asociación	Formalizar las asociaciones mediante incentivos y motivaciones en materia de asesoramiento técnico, económico y entre otros Estandarizar el número de asociados	Gobierno Regional y local y Directivos	Costo previsto por los responsables
4. Estrategias basadas en la teoría de los salarios	Mejor salario a los operadores del sector transporte Reconocimiento beneficios laborales Beneficios sociales para el sector transporte	Gremios	Costo previsto por los responsables

Fuente: Elaboración propia

3. Descripción de las dimensiones propuestas

Política Gubernamental: Consiste en desarrollar un seguro de desempleo, que termina en un programa público para proteger aquellos trabajadores que se encuentran desempleados. Los indicadores de esta dimensión fueron: el tiempo, preferencias de empleo y capacidad del trabajador (Mankiw y Rabasco, 2017).

Economía: Cuando existen salarios mínimos apoyados por una legislación injusta que viene a generar a la larga desempleo pues ningún trabajador desea trabajar por una remuneración muy baja. Los indicadores de esta dimensión fueron: salario mínimo, legislación y demanda de empleo (Mankiw y Rabasco, 2017).

Mercado de las asociaciones: Este sistema posee cierto poder en el mercado de los empleos y por consiguiente crea un exceso de trabajo. Los indicadores de esta dimensión fueron: Exceso de trabajo y salario (Mankiw y Rabasco, 2017).

Teoría de los salarios de eficiencia: Este sistema genera salarios superiores a los del mercado actual, mejorando la condición del trabajador. Los indicadores de esta dimensión fueron: salarios superiores y calidad de vida (Mankiw y Rabasco, 2017).

Estrategias costos y responsables

Objetivo N°04: Establecer la relación de los factores del desempleo en la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque.

Teniendo en cuenta los hallazgos de la tabla 10, se puede advertir que la significancia P tiene un valor de 0.108 lo cual es $>$ a 0.05, en ese sentido se rechaza la hipótesis alterna y se acepta la hipótesis nula, es decir Existe una relación significativa entre los factores del desempleo y la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, PISFIL BENITES NILTHON IVAN, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - CHICLAYO, asesor de Tesis titulada: "Factores del desempleo que generan la informalidad del transporte urbano en una provincia del departamento de Lambayeque", cuyo autor es SEMINARIO VITE JULIO ARMANDO, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 11.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

CHICLAYO, 07 de Enero del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
PISFIL BENITES NILTHON IVAN DNI: 42422376 ORCID: 0000-0002-2275-7106	Firmado electrónicamente por: PBENITESNI el 19- 01-2023 14:59:25

Código documento Trilce: TRI - 0512353