



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**ESCUELA DE POSGRADO**

**PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN  
GESTIÓN PÚBLICA**

Informalidad del transporte interprovincial y cumplimiento de la  
política pública de seguridad vial en la provincia de Huarochirí-Lima,  
2022

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:  
Maestro en Gestión Pública

**AUTOR:**

Ochante Huayanay, Hebert Walter (orcid.org/: 0000-0001-7885-5824)

**ASESORA:**

Dra. Ancaya Martínez, María Del Carmen Emilia (orcid.org/: 0000-0003-4204-1321)

**CO-ASESORA:**

Dra. Rangel Magallanes, Maribel Cecilia (orcid.org/: 0000-0002-5862-4145)

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Gestión de Políticas Públicas

**LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:**

Desarrollo económico, empleo y emprendimiento

LIMA - PERÚ

2023

## **Dedicatoria**

A todos aquellos que han fortalecido mi  
conocimiento

A mi familia.

## **Agradecimiento**

A los docentes de esta casa de estudios,  
donde he formado mi conocimiento y mis  
competencias académicas

## Índice

<b>Dedicatoria</b> .....	ii
<b>Agradecimiento</b> .....	iii
<b>Índice</b> .....	iv
<b>Índice de tablas</b> .....	v
<b>RESUMEN</b> .....	vii
<b>Abstract</b> .....	viii
<b>I. INTRODUCCIÓN</b> .....	1
<b>II. MARCO TEÓRICO</b> .....	5
<b>III. METODOLOGÍA</b> .....	13
<b>3.1 Tipo y diseño de investigación</b> .....	13
<b>3.2 Variables y operacionalización</b> .....	14
<b>3.3 Población, muestra y muestreo</b> .....	14
<b>3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos</b> .....	15
<b>3.5 Procedimientos</b> .....	16
<b>3.6 Método de análisis de datos</b> .....	17
<b>3.7 Aspectos éticos</b> .....	17
<b>IV. RESULTADOS</b> .....	19
<b>V. DISCUSIÓN</b> .....	33
<b>VI. CONCLUSIONES</b> .....	37
<b>VII. RECOMENDACIONES</b> .....	38
<b>REFERENCIAS</b> .....	39
<b>ANEXOS</b> .....	44

## Índice de tablas

Tabla 1	Nivel de Informalidad del transporte interprovincial.....	27
Tabla 2	Percepción sobre el crecimiento económico.....	28
Tabla 3	Percepción sobre la productividad de los trabajadores del transporte informal .....	29
Tabla 4	Percepción sobre el bienestar social de los transportistas informales.....	30
Tabla 5	Calidad de servicio a los pasajeros del transporte informal....	31
Tabla 6	Nivel de cumplimiento de la política pública de seguridad vial.	32
Tabla 7	Nivel de cumplimiento marco legal y operativo .....	33
Tabla 8	Percepción del cumplimiento de los servicios del Estado en favor del transporte.....	34
Tabla 9	Control del Estado a los servicios de transporte.....	35
Tabla 10	Prueba de Normalidad según Kolmogorov Smirnov.....	36
Tabla 11	Correlación entre informalidad del transporte y cumplimiento de la política pública de seguridad vial.....	37
Tabla 12	Correlación informalidad del transporte interprovincial y el cumplimiento del marco legal y operativo de seguridad vial...	38
Tabla 13	Correlación informalidad del transporte interprovincial y el cumplimiento de los servicios del Estado.....	39
Tabla 14	Correlación informalidad del transporte interprovincial y el control del Estado.....	40

## Índice de figuras

Figura 1	Nivel de Informalidad del transporte interprovincial.....	27
Figura 2	Percepción sobre el crecimiento económico.....	28
Figura 3	Percepción sobre la productividad de los trabajadores del transporte informal .....	29
Figura 4	Percepción sobre el bienestar social de los transportistas informales.....	30
Figura 5	Calidad de servicio a los pasajeros del transporte informal....	31
Figura 6	Nivel de cumplimiento de la política pública de seguridad vial.	32
Figura 7	Nivel de cumplimiento marco legal y operativo .....	33
Figura 8	Percepción del cumplimiento de los servicios del Estado en favor del transporte.....	34
Figura 9	Control del Estado a los servicios de transporte.....	35

## RESUMEN

**Objetivo:** Establecer el nivel de relación que existe entre el nivel informalidad del transporte interprovincial y el nivel de cumplimiento de la política pública de seguridad vial, en la provincia de Huarochirí-Lima, 2022.**Metodología:** Enfoque cuantitativo, tipo correlacional y diseño descriptivo –transversal, no experimental. La Muestra estuvo conformada por 184 conductores y 40 funcionarios de tránsito (SUTRAN) y autoridades municipales de la Gerencia de Transporte. La técnica utilizada fue la encuesta a través de dos cuestionarios: “Percepción sobre el nivel de informalidad del transporte interprovincial” y ficha de valoración “Nivel de cumplimiento de las políticas de seguridad vial”. **Resultados:** El 88% de encuestados perciben que la informalidad del transporte alcanza un nivel medio-alto. El 95% de los funcionarios indica que el nivel de cumplimiento de la política pública de seguridad vial es regular-bajo. **Conclusión:** Se determina que el 88% de los transportistas perciben un nivel medio-alto de informalidad y el 95% de los funcionarios reconoce que el nivel de cumplimiento de la política pública de seguridad vial es, regular-bajo, debido a la informalidad, estableciéndose la existencia de relación significativa positiva y alta de 0,770 entre las variables. Considerando el coeficiente de variabilidad ( $r^2=0,592$ ), se infiere que, el nivel de informalidad del transporte interprovincial, está determinado en 59.2% por el nivel de cumplimiento de la política pública de seguridad vial.

**Palabras clave:** Política pública, seguridad vial, informalidad

## Abstract

**Objective:** To establish the level of relationship that exists between the level of informality of interprovincial transport and the level of compliance with public road safety policy, in the province of Huarochirí-Lima, 2022. **Methodology:** Quantitative approach, correlational type and descriptive design -transversal, non-experimental. The Exhibition was made up of 184 drivers and 40 traffic officials (SUTRAN) and municipal authorities of the Transportation Management. The technique used was the survey through two questionnaires: "Perception of the level of informality of interprovincial transport" and assessment sheet "Level of compliance with road safety policies". **Results:** 88% of respondents perceive that the informality of transport reaches a medium-high level. 95% of officials indicate that the level of compliance with public road safety policy is regular-low. **Conclusion:** It is determined that 88% of carriers perceive a medium-high level of informality and 95% of officials recognize that the level of compliance with public road safety policy is regular-low, due to informality, establishing the existence of a significant positive and high relationship of 0.770 between the variables. Considering the coefficient of variability ( $r^2=0.592$ ), it is inferred that the level of informality of interprovincial transport is determined at 59.2% by the level of compliance with the public policy on road safety.

**Keywords:** Public policy, road safety, informality



## I. INTRODUCCIÓN

En el contexto actual existe una problemática latente con respecto a la informalidad relacionado con los medios de transporte, por ello importante precisar que la informalidad de los medios de transporte agudiza la seguridad vial creando un caos en la ciudad. En América Latina el problema del transporte informal en las últimas décadas ha sufrido un incremento que se agudizó con la pandemia que atravesaron los países del mundo producido por el COVID 19. Según, Carmona (2020) esta informalidad se agudizó cuando se flexibilizó las normas sobre técnicas del servicio de transporte y la desatención ante la supervisión de los vehículos automóviles; esto asociado a las diferencias de estructuras espacial de las ciudades que presentan los países latinoamericanos, por ello existe un vínculo de asociación entre informalidad y transporte. Es por ello por lo que en diversos países latinoamericanos han iniciado su proceso de conversión del transporte público formalizándolo para la zona urbana, iniciándolo con la transformación del sistema de cable aéreo y/o periférico.

En EE.UU, específicamente en New York, una ciudad grande con millones de ciudadanos, se realizó una evaluación de la accesibilidad para la planificación del transporte en Brooklyn, descrito en un informe por Litman (2022) en el cual manifestó que la informalidad del transporte causa un perjuicio increíble de atraso y desorden para las ciudades, es por ello que se debe regularizar con normas claras en la que se regule y respete la velocidad del tráfico de vehículos menores, es por ello que planificar el transporte tomando criterios técnicos, es importante para la mejora de las ciudades, por ello implementar un sistema orientado en velocidad del tráfico para resguardar la seguridad vial, es importante.

En América latina se hizo una comparación con países con una alta congestión de transporte como Canadá y Estados Unidos, en la que se evidencia una baja tendencia de incremento de mortalidad en la seguridad vial, esto debido a las normas que regulan la informalidad del transporte. Sin embargo, en los países como Colombia, Venezuela, Brasil, Argentina y Perú existe una tendencia de incremento de mortalidad en la seguridad vial, esto debido a la informalidad del transporte (Rodríguez, 2019).

En Medellín Colombia, según lo que describió Villar (2021a) la informalidad del transporte creó un caos en la ciudad en especial en las zonas urbanas es por ello que en el año 2004 se implementó un sistema de transporte público renovado que permita el moverse con facilidad y orden a los pobladores con ello mejoraría los desplazamientos y como resultado de ella la calidad de vida. Para hacerlo más eficiente, en Colombia se hace una campaña educativa a los residentes y se programan charlas informativas y viales con el fin de fortalecer la seguridad vial y mejorar el urbanismo social. En Santiago de Cali, Noguera (2021) manifestó que es el Estado quien regula los lineamientos del transporte de servicio de vehículos menores, sin embargo el transporte urbano informal es alternativo en el vecino país siempre que se brinde el servicio en lugares donde no hay transporte que conecte las provincias y/o ciudades, sin embargo existe en muy pocos lugares esta alternativa dado que es el Estado el garante de que el transporte sea regulado.

Según una publicación de Cargo Transport (2019) manifestó que en el Perú el sector de transporte informal se ha incrementado en un 19% , puesto que el año 2016 el 36% de las empresas registradas eran informales y atentaba contra la economía del país y contra los transportes que son formales y registrados. Es importante precisar que la mayoría de las empresas de transporte han optado por operar dentro de la informalidad pues aducen que los trámites de registros generan un costo y los trámites son burocráticos, por lo que se necesita adecuar un marco legal operativo y práctico que evalúe la calidad y el control del servicio con lo cual se evitarían problemas en la seguridad vial.

En Lima Metropolitana, Poole (2021) analizó a través de un informe, la informalidad del servicio de transporte de vehículos menores en el área de Lima y concluyó que existe un alto grado de informalidad en el transporte, esto se evidencia en la baja calidad del servicio que se ofrece, agravando la situación con los bajos niveles de seguridad vial, la población opta por recurrir a servicios de taxis colectivos interprovincial que operan dentro del marco de la irregularidad, agravando la informalidad de estos servicios.

Sin embargo, Lima es una ciudad con mucho movimiento de transporte y en ese sentido, Rivera (2018) especialista de INDECOPI, manifestó que la informalidad del transporte interprovincial genera desorden e inseguridad vial, dado que el transporte interprovincial tiene un ingreso indiscriminado a la ciudad

sin tener en muchas ocasiones el tipo de revisión técnica adecuado. Este problema es más latente en las provincias donde este problema se agudiza por falta de control, en la que se evidencia que los tickets o boletos de viaje carecen de números de RUC; con debilidad en el personal que brinda el servicio de transporte, lo cual pone el riesgo la seguridad de las personas. Por tanto, se considera que la informalidad del transporte interprovincial mediante automóviles llegará a colapsar el servicio interprovincial.

El MINSA (2019) también se ha pronunciado sobre el problema que genera la informalidad del transporte interprovincial y ha manifestado que este tipo de empresas no respeta las normas que brinda el Ministerio de Transporte, en relación a la salud de los conductores, dado que tienen un fin lucrativo y poco valoran el cansancio que debe tener el conductor para realizar estos trabajos poniendo en riesgo la vida de los pasajeros. La mayoría de los conductores de transporte informal conducen seis o más horas violando las recomendaciones.

En Lima, los conductores que conducen vehículos informales y realizan la ruta interprovincial el 47% descansa menos de siete horas y el 40% alrededor solo de seis, esto es una alerta dado que puede afectar la seguridad vial de manera directa.

Dada la realidad que se pretende analizar, la investigación en curso tiene como problema general ¿Cuál es el nivel de informalidad del transporte interprovincial y como se relaciona con el nivel de cumplimiento de la política pública de seguridad vial, en la provincia de Huarochirí-Lima, 2022? y como problemas específicos ha considerado ¿En qué medida el nivel de informalidad del transporte interprovincial se relaciona con el nivel de cumplimiento del Marco legal y operativo de seguridad vial, en la provincia de Huarochirí-Lima,2022 ?; ¿En qué medida el nivel de informalidad del transporte interprovincial se relaciona con el nivel de cumplimiento de los servicios del Estado, en la provincia de Huarochirí-Lima,2022? y ¿En qué medida el nivel de informalidad del transporte interprovincial se relaciona con el control del Estado, en la provincia de Huarochirí-Lima,2022?

En relación a la justificación teórica puede tomarse en consideración la teoría actualizada que desarrollará la investigación, asimismo los resultados podrán ser generalizados a principios más amplios para poder investigar la problemática más a fondo. En tanto que la justificación metodológica está

enfocada a brindar un instrumento que podrá ser útil para futuras investigaciones, pudiéndose desarrollar otras investigaciones con diseños de investigación más amplios que puedan dar propuesta para la solución ante esta problemática identificada. En relación a la justificación práctica de la investigación debemos precisar que la pesquisa será necesario porque contribuirá con la actualización de información sobre el transporte informal y la seguridad vial, esto permitirá tomar acciones como realizar campañas de sensibilización sobre la problemática del transporte informal y orientar a los usuarios que puedan entender los problemas que pueden causar en la seguridad vial de los pasajeros.

Asimismo la investigación proyecta como objetivo establecer el nivel de relación que existe entre el nivel de informalidad del transporte interprovincial y el nivel de cumplimiento de la política pública de seguridad vial, este objetivo está muy relacionado con lo analizado por la (Asociación Internacional de Transporte Público - UITP, 2021) la cual analizó que el transporte informal se incrementó por los problemas económicos que dejó la pandemia COVID 19 y por la carencia de transporte interprovincial para algunas provincias lejanas donde no existe un transporte regulado.

También, como objetivos específicos fueron previstos: Determinar la relación existente entre el nivel de informalidad del transporte interprovincial y el cumplimiento del marco legal y operativo de seguridad vial; determinar la relación existente entre el nivel de informalidad del transporte interprovincial y el cumplimiento de los servicios del Estado y determinar la relación existente entre el nivel de informalidad del transporte interprovincial y el control del Estado , en la provincia de Huarochirí-Lima,2022.

Frente a la gravedad de la problemática de seguridad vial y conscientes que las políticas públicas tienen una fase de ejecución, SUTRAN (2019) mediante Decreto Legislativo No 1216. Fortalecimiento de la seguridad ciudadana en Materia de Tránsito y Transporte indica que es la Policía Nacional la que debe intervenir e inspeccionar el cumplimiento de las normas de tránsito vial del transporte interprovincial. Es por todas las razones expuestas por las que se tomó la decisión de investigar sobre la Informalidad del transporte interprovincial y cumplimiento de la política pública de seguridad vial en la provincia de Huarochirí-Lima.

## II. MARCO TEÓRICO

Para desarrollar la presente investigación, se logró identificar investigaciones nacionales, como la desarrollada por Moya (2021) cuyo objetivo fue describir los factores que conllevan a mantener la informalidad del transporte público terrestre durante la pandemia por el COVID-19 en Trujillo en el año 2021; asimismo, la muestra estuvo conformada por 30 trabajadores informales a los cuales se les aplicó un cuestionario de forma voluntaria para evaluar los factores de la informalidad interprovincial. En la metodología se ha empleado el enfoque cuantitativo, diseño descriptivo simple. Se concluyó que el 60% de los transportistas considera desconocer los procedimientos administrativos de formalización, el 62% considera que los requisitos deben ser más flexibles y los procedimientos administrativos más sencillos.

Gutiérrez (2021) desarrolló una pesquisa que tuvo como objetivo examinar los factores que inciden en la informalidad del servicio de transporte interprovincial en vehículos menores, la muestra estuvo conformada por 382 personas, la pesquisa fue de tipo descriptivo, explicativa, no experimental. Los resultados demostraron que la mayoría de personas no tienen interés por la formalidad del servicio de transporte, asimismo existe una alta informalidad en el distrito de Bagua, el 78% de las personas consideran que los trámites para formalizarse son muy costosos, asimismo el 82% de las personas considera muy alto el cobro de los impuestos al momento de formalizarse. El 81% considera que las normas no favorecen la formalización de transporte.

Asimismo, Oyola (2020) cuyo objetivo principal fue comprobar la relación entre las funciones de la SUTRAN y el transporte informal, el diseño de la investigación fue descriptivo de enfoque cualitativo, se recopiló información de los inspectores mediante entrevistas realizadas, posteriormente se analizó. Los resultados demostraron que las funciones que desarrolla la SUTRAN influyen directamente en el incremento del transporte informal, debido a las constantes supervisiones que se realizan a los choferes del transporte interprovincial y no se promueve charlas informativas que ayuden a la formalización.

En ese sentido, Sánchez (2020) tuvo el objetivo en su pesquisa describir la relación entre el cumplimiento del decreto supremo N° 015-2017-MTC y la informalidad en el servicio de transporte terrestre mixto, para ello se aplicó dos instrumentos a una muestra de 45 choferes de transporte interprovincial, en

relación a la metodología se utilizó un estudio de enfoque cuantitativo, correlacional, no experimental. Se concluyó que existe correlación inversa pero significativa de 0,575 entre el cumplimiento del decreto supremo N.º 015-2017-MTC y la formalidad de los aspectos técnicos, así como una correlación de 0,581 moderadamente significativa entre el cumplimiento del decreto supremo y las normas para solicitar la autorización del servicio de transporte.

Bautista (2019) desarrolló una pesquisa cuyo objetivo fue conocer las consecuencias al aplicar la Ley N° 28972 para la formalización del transporte interprovincial terrestre en automóviles colectivos de Bagua, la muestra estuvo conformada por 40 conductores de transporte interprovincial, el estudio fue desarrollado bajo el enfoque cuantitativo, descriptivo y transversal. Los resultados demostraron que el 90% de los participantes siente que estas implicancias de la ley son favorables, en tanto que el 10% lo considera desfavorable la ley que formalizo el transporte interprovincial de colectivos; sin embargo, el 15% percibe negativo la clasificación del servicio, el 40% considera desfavorable la competencias de las autoridades para intervenir los vehículos, el 20% evalúa como desfavorable las condiciones del servicio que se brinda, en y el 15% considera negativo las condiciones de los vehículos, el 10% califica como negativo las características de seguridad que tienen los vehículos de transporte interprovincial. Se concluyó que los conductores perciben implicancias desfavorables de la ley puesto que existen corrupción de funcionarios en relación a los permisos que brindan a los transportistas en el rubro interprovincial.

En el ámbito internacional se identificó la pesquisa desarrollada por Bernal (2021) cuyo objetivo fue describir la relación entre el autoempleo y el transporte informal y la exclusión social en México. La pesquisa tuvo una muestra de 73 choferes de México, quienes a través de una encuesta respondieron un cuestionario, la investigación fue descriptiva, explicativa, correlacional. Los resultados hallados demostraron que el 69% de los conductores del transporte informal no valora el hecho de ser excluidos socialmente, sino que su interés radica en cubrir el mercado, mientras que el 80.5% indicó que no les afecta en nada la exclusión social. El 91% de los conductores indico que en relación al bienestar social no consideran importante que se les reconozca como una asociación dado que la informalidad está justificada por las limitaciones económicas que tienen muchos de ellos. Finalmente, en relación a la exclusión

económica el 80% si considera que les afecta la informalidad dado que no pueden acceder a préstamos por alguna entidad bancaria. En conclusión, solo se observó que la exclusión económica es la única que consideran que les afecta.

Ceballos (2019) desarrolló una investigación cuyo objetivo fue describir la relación entre la política pública de seguridad vial en la mortalidad por incidentes de tránsito, en el valle de Cauca, el estudio fue descriptivo, observacional, enfoque cualitativo. Los resultados concluyeron que se debe mejorar la gestión de seguridad vial, dado que existen muchas multas por la excesiva velocidad de los vehículos de transporte. Existe debilidad en el Valle de Cauca sobre la demarcación y señalización. El Estado no prioriza en la agenda de las políticas públicas la problemática que existe actualmente en relación a la seguridad vial.

En tanto que, la investigación desarrollada en Guayaquil por Vizñay (2019) tuvo como objetivo investigar la incidencia que tiene el transporte informal y como incide en la seguridad vial excluyéndolos de pertenecer al mercado de transporte formal de carga. La muestra estuvo conformada por 80 conductores de transportes informales, para lo cual se desarrolló una metodología descriptiva y deductiva. El recojo de datos se realizó a través de la encuesta, la cual recogió las apreciaciones. El resultado de la investigación determinó que el 64.4% de los conductores manifiesta que realizan transporte informal, por falta de oportunidades y el limitado nivel de ingreso, el 55.9% manifestó que la exclusión incrementa la informalidad de los trabajos en todos los rubros. En conclusión, el 39.8% manifiesta que el mercado de transporte excluye a los transportistas informales porque consideran que son un problema para la seguridad vial es por ello que no los incluyen dentro de su agrupación.

También se tiene la investigación desarrollada por García y Varela (2018) que tuvo como objetivo describir la percepción de los ciudadanos sobre la informalidad del transporte que utilizan las personas de Santiago de Cali, frente a la formalidad del transporte, para ello a través de una encuesta se aplicó un cuestionario a 120 personas de la ciudad. El diseño de la investigación fue descriptiva, explicativo, no experimental. Los resultados demostraron que el 75% prefiere utilizar un transporte formal dado que brinda mayor seguridad en el servicio, sin embargo, el 25% indicó que utiliza transporte informal porque el costo del pasaje es más cómodo para trasladarse. En tanto que el 69% de las

personas considera que la informalidad genera caos vehicular y atenta contra la seguridad vial de la ciudad el 31% indicó que el transporte informal llega en menos tiempo que los informales por lo que manifestaron que el servicio es más rápido.

Fiallos (2018) desarrolló una pesquisa que tuvo como objetivo estudiar el transporte informal, la investigación fue de tipo descriptivo, explicativo, método deductivo. La muestra estuvo integrada por 70 conductores de los cuales se recogió información. La investigación tuvo como resultados que el 75% de los conductores carecen de conocimiento para inferir las faltas que cometen durante el manejo, el 82% desconoce la ley de transporte que está vigente, el 80% de los conductores no tiene interés por formalizar su medio de transporte, puesto que consideran que no tiene beneficios ni motivación para hacerlo.

En relación al sustento teórico, sobre la informalidad del transporte es un desafío tener el control sobre la gestión del transporte, sobre todo en las ciudades de gran magnitud de población. El transporte debe ser, por tanto, evaluado constantemente y fiscalizado para evitar que se incremente el transporte informal dado que afecta de manera directa la seguridad vial.

Larraín et al. (2022) manifestó que, en los países latinoamericanos es donde se evidencia mayor crecimiento de vehículos informales y un alto nivel de inseguridad vial; es por ello que la gobernanza del transporte debe aplicarse de manera sensata y continua haciendo estudios urbanos basados en las necesidades de la población, tomando decisiones alineadas a los cambios futuristas intersectoriales y tecnológicos que pueden tener las ciudades. Por tanto, debe existir un compromiso con respetar la seguridad vial, debe existir, por tanto, un compromiso entre el conductor y la sociedad, tomando en cuenta tres aspectos: compromiso a las normas de transporte, compromiso continuo con el respeto a las supervisiones exigidas por el ente regulador y la empatía social con los pasajeros.

De acuerdo con Muñoz et al (2021) el trabajador informal ejercerá su trabajo sin el mayor compromiso de que debe regirse a una norma, el transportista informal no tendrá límites a desarrollar su función, esto se justificará en su ingreso económico limitado con el que cuenta, la necesidad de gasto de la canasta familiar, la carga familiar que asume entre otras justificaciones.



Por ello Villar (2021a) describe que en varias ciudades de Latinoamérica el transporte informal es una política pública poco atendida y que se va agravando con el tiempo puesto que genera problemas en la seguridad vial causando accidentes de tránsito. Es por ello que las ciudades actualmente están optando por cambiar el sistema de transporte terrestre por el sistema de cable aéreo y con ello se controla el sistema de transporte informal, dado que este sistema moderno es por el que optan las grandes ciudades con el objetivo de poner fin al transporte informal.

Por su lado, Carmona (2020) describe el transporte informal como una consecuencia de la expansión de la ciudadanía, dado que a medida que crece la población también se incrementa la informalidad del medio de transporte por necesidad de algunos sectores, por lo que el Estado debe impulsar políticas públicas que generen trabajos y con ello pueda reducir el transporte informal.

Alic, et al (2019) identifica la informalidad del transporte como un factor que puede perjudicar la seguridad vial en España. Son grandes los desafíos en el transporte vehicular una forma de controlar la informalidad es gestionar un control con datos que permitan almacenar información relacionada con las empresas que circulan por la ciudad. Es importante precisar que los transportes informales no se centran en las necesidades de la ciudad o de los ciudadanos, sino que son considerados como negocios privados.

Garcia (2019) manifestó que son diversos los factores que pueden evitar causar accidentes y perjudicar la seguridad vial están orientadas al poco respeto que se le da a las normas de tránsito y la informalidad que cada vez se acrecienta y perjudica directamente la integridad de los pasajeros. En tanto que Goodwin (2019) indicó que debe existir una política clara del transporte que regule el servicio y de esta manera pueda aumentar la seguridad vial, por lo que se considera importante implementar un moderno control que ayude a reducir el transporte informal respetando la vida de las personas, esto se logra en las ciudades inteligentes del mundo.

Stoop (2018) manifestó que la seguridad vial es generado por la cantidad y calidad de vehículos que tienen la ciudades y la regulación de estas, por tanto los problemas de las seguridad vial se debe a la congestión de vehículos en muchos casos informales que generan accidentes de tránsito por no cumplir con las normas vigentes de tránsito. Es, por tanto, importante promover a través de

campañas la conciencia social para evitar acciones que puedan poner en riesgo la integridad de las personas como el abuso de la velocidad, el tráfico rodado y el desconocimiento de las reglas de tránsito son parámetros que podrían perjudicar la seguridad vial.

Proost & Thisse, (2018) manifestaron que en países como la Unión Europea, EE.UU se motiva el crecimiento moderno del transporte generando modernidad para los medios de transporte de manera que se vea limitado caer en la informalidad.

Respecto al cumplimiento de las políticas públicas de seguridad vial, se tiene que Duduta & Lindau (2022) indicó que la seguridad vial se ve perjudicada por lo diversos accidentes de tránsito y es una de las causas de mortalidad en el mundo, sin embargo estos se incrementan en los países de ingresos bajos donde se ha incrementado la informalidad vehicular terrestre, dado que los sistemas de control en muchos casos presentan debilidad o deficiencia.

Hysing (2022) manifestó que para que la seguridad vial sea respetada y efectiva es necesario una colaboración con propósitos estratégicos como el apoyo de las políticas públicas por parte del Estado y las acciones voluntarias de los ciudadanos hacia la práctica de las normas de tránsito y las ejecución activa de las reglas de tránsito, sin embargo en nuestro país existe muy poca predisposición para colaborar y cumplir estas indicaciones como un acto voluntario de buena fe. Es por ello que, la gobernanza colaborativa resulta eficaz para muchos países europeo que lo vienen aplicando previa concientización de la sociedad rodante. Es por tanto el Estado quien debe involucrar a los colectivos de transporte para que puedan participar y así sentirse parte del cambio social.

Es por ello que Mora (2022) manifestó que un objetivo para los municipios es poder mejorar la seguridad vial, para lograrlo se debe realizar un diagnóstico de todos los elementos participantes en el problema, sin embargo actualmente esta problemática no se desarrolla de manera eficiente. Entre los puntos más neurálgicos que acrecientan esta problemática encontramos el exceso de velocidad, la falta de conocimiento ante las reglas de tránsito vigente, el manejo bajo efectos de alcohol o drogas, incumplimiento de normas de manejo entre otras.

Según las fuentes obtenidas desde el INEI (2021) sobre el registro que se tiene en relación a los accidentes de tránsito, en Lima provincias, que abarca

la provincia de Huarochirí, se han registrado 1273 choques en las carreteras; 185 atropellos a personas; 609 despistes en las pistas de manejo, 69 transportes han volcado en la ciudad y en la carretera y finalmente, se ha originado dentro del año, 40 atropellos registrados según la fuente. La formulación de medidas preventivas que puedan asegurar el fortalecimiento de la seguridad vial es necesario mantenerlas activas y con supervisión dado que, en las últimas décadas la población ha crecido de manera desbordante y con ello la necesidad de los servicios de transporte, es por ello el incremento de vehículos de transporte no autorizados.

Asimismo, Castro & Ruiz, (2021) manifestaron que existe un comportamiento muy desfavorable de parte de los conductores hacia el respeto de la seguridad vial. Es importante, por tanto, saber identificar y conocer los riesgos que pueden existir cuando no se respeta las normas emitida por las entidades responsable del transporte. En tanto que, Quevedo (2021) manifestó que la seguridad vial está conformada por acciones que el Ministerio de Transporte debe salvaguardar para resguardar la integridad de las personas, en tal sentido es un punto importante de la gestión pública, dado que el transporte es asumido hoy en día como un negocio con muy poco interés en salvaguardar la vida de las personas que utilizan el transporte.

Oluwafunbi et al (2019) manifestó que en países como Nigeria una de sus debilidades es la seguridad vial, dado que tiene muy poco control sobre la informalidad vehicular de los medios de transporte, esto se debe a que la ley de seguridad vial es poco respetada por los conductores como por ejemplo los límites de velocidad y el escaso conocimiento de los códigos legales y la normativa vigente de transporte.

Hylmö (2019) manifestó que la seguridad vial es producido por el alto índice de la accidentes, por lo que debe existir una supervisión constante, en la que debe existir sugerencias para generar una cultura de seguridad vial. Es por ello que algunos países han desarrollado planes estratégicos donde identifican población entre 18 y 23 años para sensibilizarlos con respecto al respeto que debe existir a la seguridad vial.

La seguridad vial para Orozco (2018) debe empezar por programar el fortalecimiento de la educación vial en la población a través de campañas, solo así se podrá lograr un cambio profundo, es decir que las personas deban evaluar

la importancia de resguardar su vida y evitar accidentes, por tanto los debe existir un compromiso por parte de los ciudadanos a respetar las normas de tránsito. En relación al nivel de conocimiento de la normatividad de seguridad vial es importante precisar que tenemos una red vial deficiente, diseñada con limitaciones.

### III. METODOLOGÍA

#### 3.1 Tipo y diseño de investigación

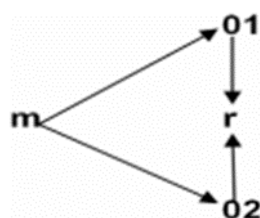
##### 3.1.1 Tipo de investigación

En concordancia con lo establecido por Sánchez et al (2018) la investigación correlacional persiguió como propósito establecer el nivel de asociación e interdependencia entre las variables que se estudiaron. Este tipo de investigación enfatiza en la medición de cada una de las variables para que luego, auxiliado por las pruebas estadísticas se determinó el coeficiente de correlación existente, lo cual denota que el comportamiento de la primera variable se asocia con el comportamiento de la segunda variables. En esta investigación la correlación o interdependencia que se pretendía fue de las variables: Informalidad del transporte interprovincial y cumplimiento de la política pública de seguridad vial.

##### 3.1.2 Diseño de Investigación

Se utilizó el diseño Descriptivo Transversal-No experimental. Guevara et al (2020) señala que los diseños descriptivos se caracterizan porque describen las variables que estudian, identificando sus magnitudes, características o atributos esenciales. Según el autor, este tipo de diseño estudia a las variables sin manipularlas, estableciendo un relacion simple de sujeto-objeto de investigación. En la medida que no se genera ninguna manipulación en las variables se afirma que el diseño fue no experimental y en consecuencia, no es pretensión de este diseño de investigacion, establecer relaciones de causa-efecto entre las variables que se midieron.

Es transversal dado que el recojo de datos se realiza en un solo momento y la información corresponde a un periodo de tiempo delimitado previamente. (Guevara et al., 2020,p.56) . El Diseño presenta el siguiente esquema:



**Donde:**

**m** = Muestra

**r** = Grado de correlación

**O1** = Variable : Informalidad del transporte interprovincial

**O2** = Variable : Cumplimiento de la política pública de seguridad vial

### **3.2 Variables y operacionalización**

**Variable X:** Informalidad del transporte interprovincial

#### **Definición conceptual**

La informalidad del transporte interprovincial se expresa a través del desorden, la falta de seguridad, vehículos de cualquier tipo, vehículos sin revisión técnica para que operen en rutas interprovinciales sin que existan exigencias mínimas de idoneidad para el servicio que prestan. (Carmona, 2020)

**Variable Y:** Cumplimiento de la política pública de seguridad vial

#### **Definición conceptual**

Son herramientas diseñadas por el Estado y ejecutadas por los gobiernos para atender una necesidad que es evidente o que es requerida por un grupo poblacional, para lo cual se destinan normas legales, financiamiento y decisión política para su ejecución, con el fin de transformar progresivamente la sociedad. (Roth, 2019)

### **3.3 Población, muestra y muestreo**

En la percepción de Rangel, M. y Tasayco, A. (2018) la magnitud de la población puede ser (por su cantidad) inaccesible y accesible y está constituida por el conjunto de individuos que comparten características comunes en relación a la variable a medir. La investigación en curso previo una población integrada por conductores, funcionarios de tránsito (SUTRAN) y autoridades municipales de la Gerencia de Transporte.

La muestra está conformada por un subgrupo que conserva los atributos fundamentales de la población de la cual ha sido extraída, ya sea de manera probabilística o no probalística. (Carhuancho et al. , 2019)

Sánchez et al. (2018) añade que, una de las exigencias de la muestra es su representatividad. La investigación desarrollada consideró una población de 184

conductores para la primera variable y 40 funcionarios de tránsito (SUTRAN) y autoridades municipales de la Gerencia de Transporte para medir la segunda variable.

La determinación del número de integrantes de la muestra fue decidida bajo el criterio de accesibilidad, es decir, por conveniencia, por ende, no probabilístico.

#### **Tamaño de muestra:**

- 184 conductores de vehículos intervenidos por informalidad en la carretera Huarochirí- Lima.
- 40 funcionarios de tránsito (SUTRAN) y autoridades municipales de la Gerencia de Transporte.

### **3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

Se utilizó la técnica de Encuesta. En la opinión de Arias y Covinos (2021) es el proceso mediante el cual se recupera información (opiniones o percepciones) de los integrantes de una muestra de individuos a través de un conjunto de preguntas que se pueden responder de manera presencial o no presencial a través de un formato de preguntas estandarizadas para todos los informantes. Es una de las técnicas de mayor uso en investigaciones de enfoque cuantitativo y de naturaleza descriptiva.

El instrumento que se utilizó fue el cuestionario. Para (Hernández et al. (2018) los cuestionarios constituyen los instrumentos más difundidas en los procesos de investigación y están conformados por un grupo de preguntas que se desprenden de los indicadores a medir en una determinada variable. Precisa además que, la cantidad, secuencia y claridad de las preguntas pueden interferir con el éxito o fracaso del cuestionario. Para efectos de la primera variable a medir en la investigación, se determinó aplicar el cuestionario “Percepción sobre el nivel de informalidad del transporte interprovincial” y para la segunda variable se utilizó el cuestionario “Nivel de cumplimiento de las políticas de seguridad vial”.

#### **Confiabilidad del Instrumento**

La prueba de confiabilidad Alfa de Cronbach se realiza a través de un proceso a través del cual se calcula la confiabilidad de los instrumentos, es decir se evalúa la consistencia de las respuestas. Cabezas et al. (2018) manifiesta que la

confiabilidad está alineada a la medición de la veracidad del instrumento a través de la medición de respuestas similares; el primer instrumento mide nivel de informalidad del transporte interprovincial a través de una prueba piloto, tomada de manera aleatoria, el segundo instrumento mide nivel de cumplimiento de las políticas de seguridad vial.(VER ANEXOS)

### **3.5 Procedimientos**

El procedimiento que se utilizó para recolectar los datos se detalla a continuación:

#### **Primera Fase:**

- Se solicitó la autorización al SUTRAN – Huarochirí y a la Municipalidad provincial, para la aplicación de la encuesta a su personal.
- Se estableció un plan de aplicación de los instrumentos, organizando el material impreso y señalando un cronograma para la realización del trabajo de campo y la fase de análisis y procesamiento de datos.
- Se concertó con los organismos públicos, antes señalados para la fecha y hora de aplicación del instrumento.
- Se procedió a recoger los resultados y fueron organizados en una data estadística y se dejaron disponibles para su tratamiento estadístico.
- Todo lo anterior (Excepto a autorización) se realizó con los conductores en la carretera Huarochirí, con el apoyo de la Policía de tránsito y los fiscalizadores de SUTRAN.

#### **Segunda Fase:**

Para el tratamiento de los datos se utilizó el software SPSS v.24, y concordando con Hernández-Sampieri y Mendoza, (2018) esta etapa fue auxiliada por la estadística descriptiva y la estadística inferencial. Con la primera se generaron las tablas y gráficos de frecuencia; con la segunda se realizaron las pruebas de normalidad y la prueba de correlación de variables. Para la correlación de variables se utilizó la prueba correlacional Para el caso el coeficiente fue valorado en un rango de -1 a 1, el primero indica relación indirecta, y el positivo, relación directa.

Para el tratamiento inferencial de los resultados se hizo uso del software SPSS v.24, mediante el cual se procedió de la siguiente forma (a) Se calculó las



pruebas de normalidad de datos, utilizando la prueba Kolmogorov-Smirnov, la cual nos determinó si los datos procedían de una distribución normal. (b) De acuerdo a la naturaleza cualitativa de las variables, se utilizó la prueba Rho de Spearman para la prueba de hipótesis.(Arias, 2020)

### **3.6 Método de análisis de datos**

En la percepción de Carhuacho, et al. (2019) el análisis de datos se inicia cuando se cuenta resultados organizados y expresados en tablas y gráficos, que reflejen cuantitativamente el comportamiento de la variable o dimensión medida. El análisis de datos se hizo bajo el método hermenéutico, es decir la interpretación de los datos cuantitativos se analizaron tomando como base la teoría existente sobre la variable o dimensión, de tal manera que la realidad encontrada pudo explicarse en el contexto teórico planteada por la investigación.

La sistematización de la información se llevó a la discusión de resultados en la cual comparamos los hallazgos de la investigación con los de otras investigaciones y enfoques teóricos.

Finalmente, los datos interpretados y contrastados dieron lugar a la construcción de las conclusiones que responden esencialmente, a los objetivos de la investigación.

### **3.7 Aspectos éticos**

#### **Principio de beneficencia**

En atención a los principios éticos y deontológicos del investigador se consideró que el principio de beneficencia se expresa de manera directa a los diagnósticos sobre cumplimiento de políticas pública que ayudaran a la autoridad y de manera indirecta hacia la comunidad académica.

#### **Principio de no maleficencia**

La investigación garantizó que los participantes de la investigación, es decir, los conductores informales de vehículos de transporte interprovincial y los funcionarios de SUTRAN o del Municipio no estuvieran expuesto a ningún tipo de daño, físico, emocional, social o legal, asegurándose la reserva de su identidad y la condición de confidencialidad de sus aportes y opiniones.

**Principio de autonomía**

A través del respeto al principio de autonomía se garantizó el respeto irrestricto a la decisión de participar o continuar formando parte de la investigación. Los participantes quedan en plena libertad de decisión, sin ningún tipo de condicionamiento.

**Principio de justicia**

No existió trato preferencial o diferenciado entre los integrantes de la muestra. Respetando su condición y dignidad humana no se generó ningún tipo de discriminación.

## IV. RESULTADOS

### 4.1 Resultados Descriptivos

#### 4.1.1 Presentación e interpretación de resultados tablas y gráficos

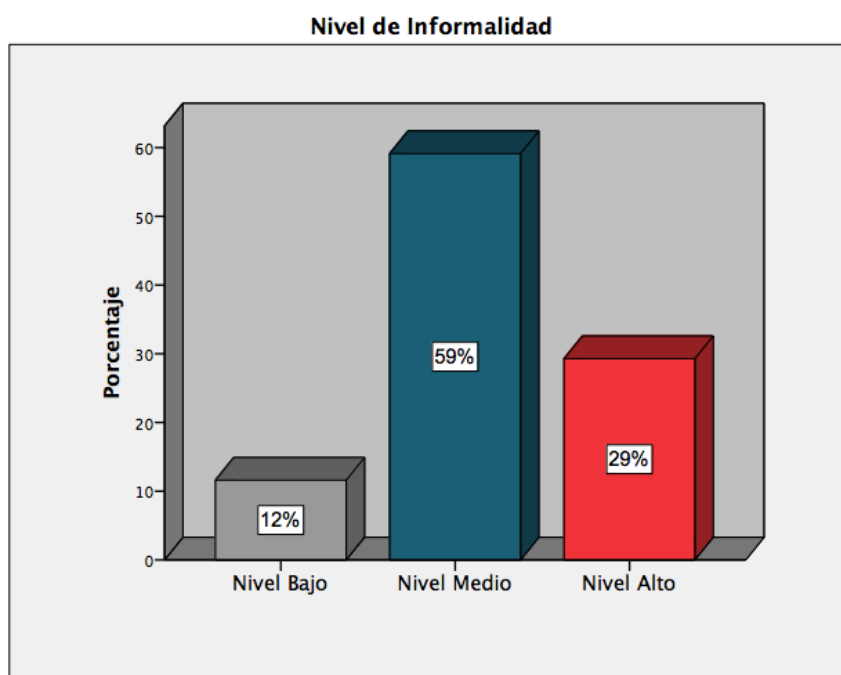
**Tabla 1**

*Nivel de Informalidad del transporte interprovincial*

Rangos	N	%
Nivel Bajo	23	12%
Nivel Medio	107	59%
Nivel Alto	54	29%
Total	184	100%

**Figura 1**

*Informalidad del transporte informal*



En la tabla y figura de resultados recogidos a 184 transportistas, se midió la variable, nivel de informalidad del transporte interprovincial, donde se evaluó el crecimiento económico, productividad de los trabajadores, bienestar social y la calidad del servicio. Las respuestas del 59% denotan un nivel de informalidad

medio, mientras que 29% de las respuestas denota un nivel alto la informalidad, finalmente el 12% percibe nivel bajo en la informalidad. Finalmente, se puede observar que según las respuestas del 79% de los transportistas, la informalidad del transporte interprovincial se halla en un nivel medio-bajo.

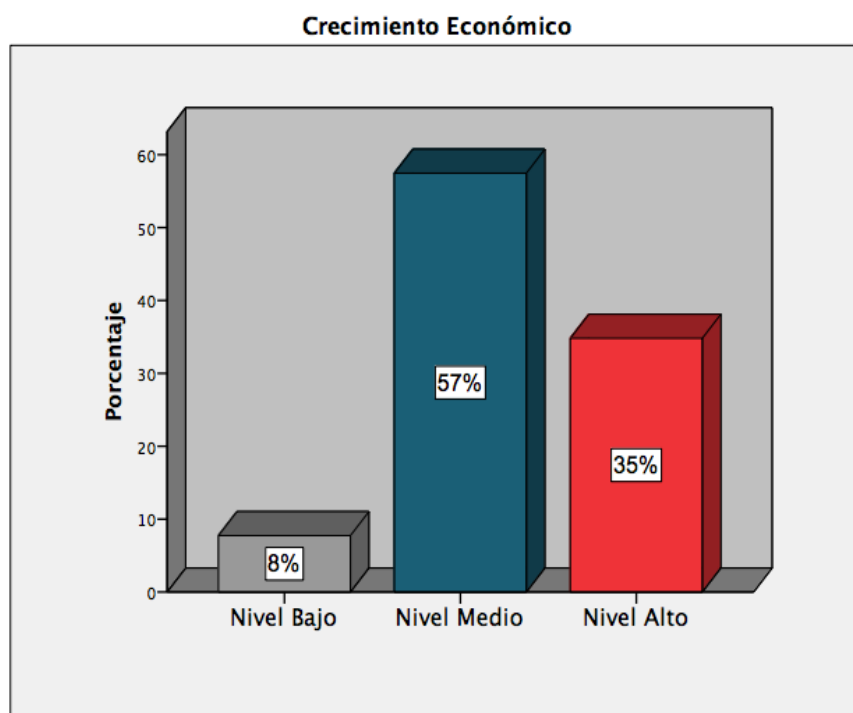
**Tabla 2**

*Percepción sobre el crecimiento económico*

Rangos	N	%
Nivel Bajo	15	8%
Nivel Medio	105	57%
Nivel Alto	64	35%
Total	184	100,0

**Figura 2**

*Percepción sobre el crecimiento económico*



En la tabla y figura de resultados, recogidos a 184 transportistas, se midió el indicador crecimiento económico, donde se evaluó las necesidades económicas del transportista informal. El 57% calificó su crecimiento económico

en un nivel medio, mientras que 35% considera que su crecimiento económico se encuentra en un nivel alto, finalmente el 8% calificó su crecimiento económico en nivel bajo, debido a la informalidad. Finalmente, se puede concluir que 92% considera que su crecimiento económico se halla en un nivel medio-alto.

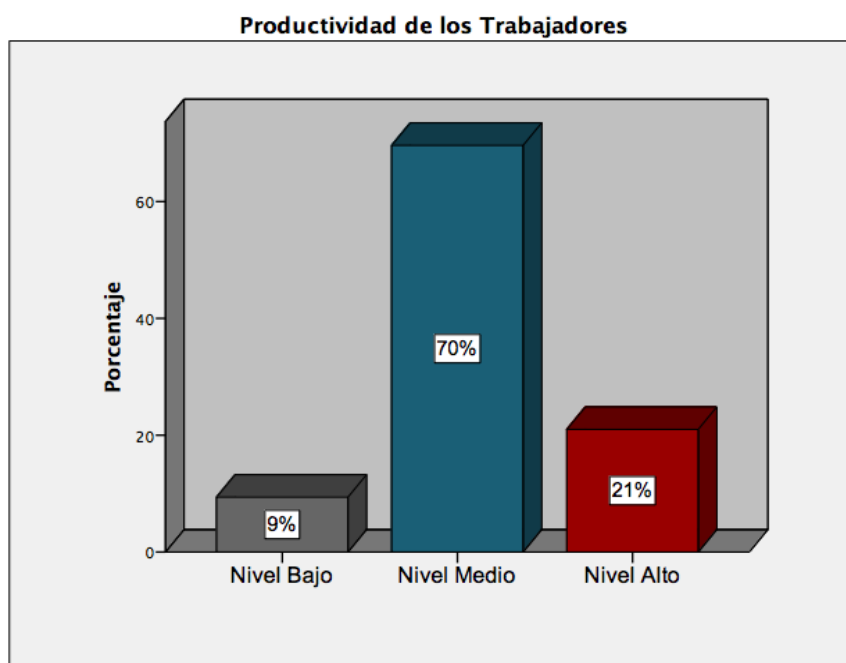
**Tabla 3.**

*Percepción sobre la productividad de los trabajadores del transporte informal*

Rangos	N	%
Nivel Bajo	18	9%
Nivel Medio	128	70%
Nivel Alto	38	21%
Total	184	100%

**Figura 3.**

*Percepción sobre la productividad de los trabajadores del transporte informal.*



En la tabla y figura de resultados, recogidos a 184 transportistas, se midió el indicador productividad de los trabajadores informales, donde se evaluó la productividad de los trabajadores del servicio informal de transporte. El 70% calificó su productividad en un nivel medio, mientras que 21% considera que su

productividad se encuentra en un nivel alto, finalmente el 9% calificó su productividad en nivel bajo, debido a la informalidad. Finalmente se puede concluir que 91% considera la productividad de los trabajadores se halla a un nivel medio-alto.

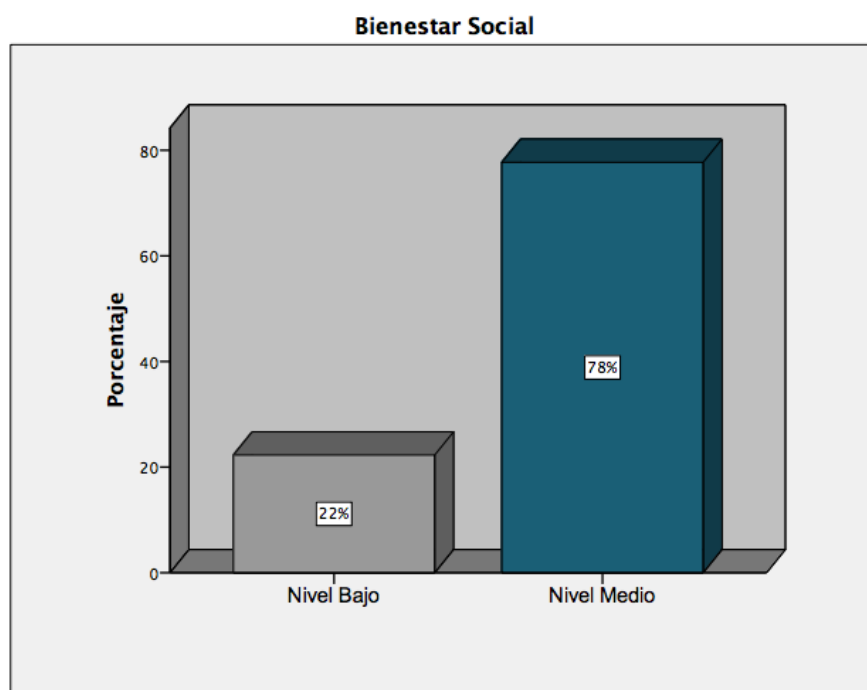
**Tabla 4**

*Percepción sobre el bienestar social de los transportistas informales*

Rangos	N	%
Nivel Bajo	41	22%
Nivel Medio	143	78%
Total	184	100%

**Figura 4.**

*Percepción sobre el bienestar social de los transportistas informales*



En la tabla y figura se muestran los resultados, recogidos de 184 transportistas, sobre el indicador bienestar social, donde se preguntó sobre los

beneficios como transportista y condiciones de seguridad que tienen el vehículo informal. El 78% considera su bienestar social se encuentra en un nivel medio, mientras que el 22% lo considera en un nivel bajo. Finalmente, se puede concluir que los transportistas reconocen que su bienestar social es medio- bajo debido a la informalidad.

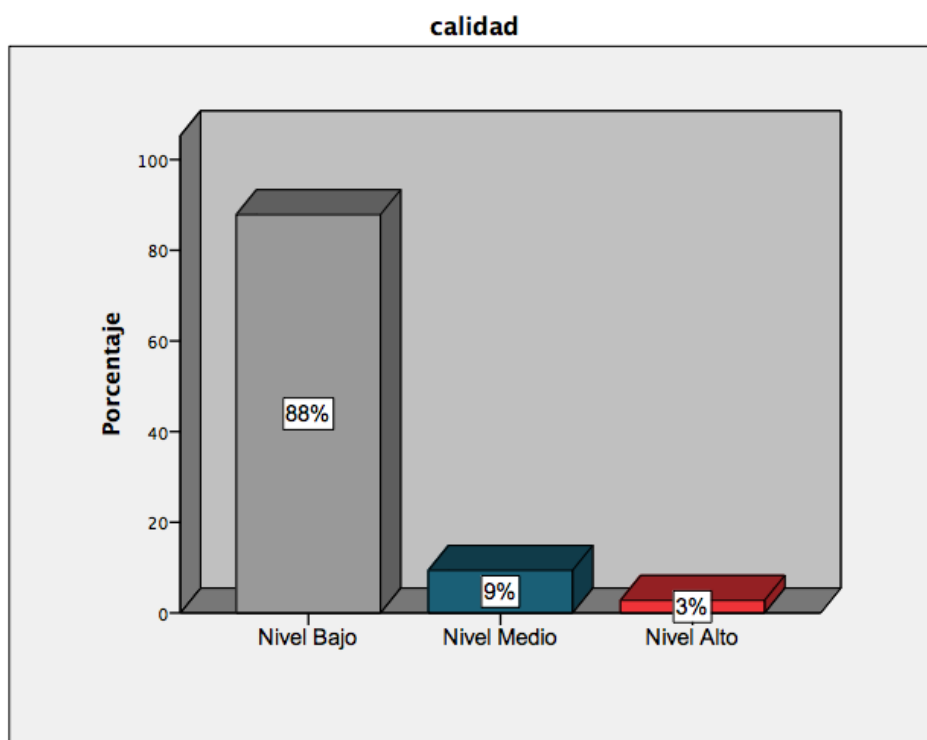
**Tabla 5.**

*Calidad de servicio a los pasajeros del transporte informal*

Rangos	N	%
Nivel Bajo	161	88%
Nivel Medio	18	9%
Nivel Alto	5	3%
Total	184	100,0

**Figura 5.**

*Calidad de servicio a los pasajeros del transporte informal*



En la tabla y figura de resultados, recogidos a 184 transportistas, se midió el indicador calidad del servicio que se le brinda al pasajero del transporte

informal, donde se evaluó la seguridad de los pasajeros y apoyo a la formalización. El 88% calificó la calidad un nivel bajo, mientras que 9% lo considera en un nivel medio, finalmente el 3% calificó la calidad del servicio en nivel alto. Finalmente se puede concluir que 81% de los transportistas reconoce que la calidad del servicio de transporte que brindan, es bajo debido a la informalidad.

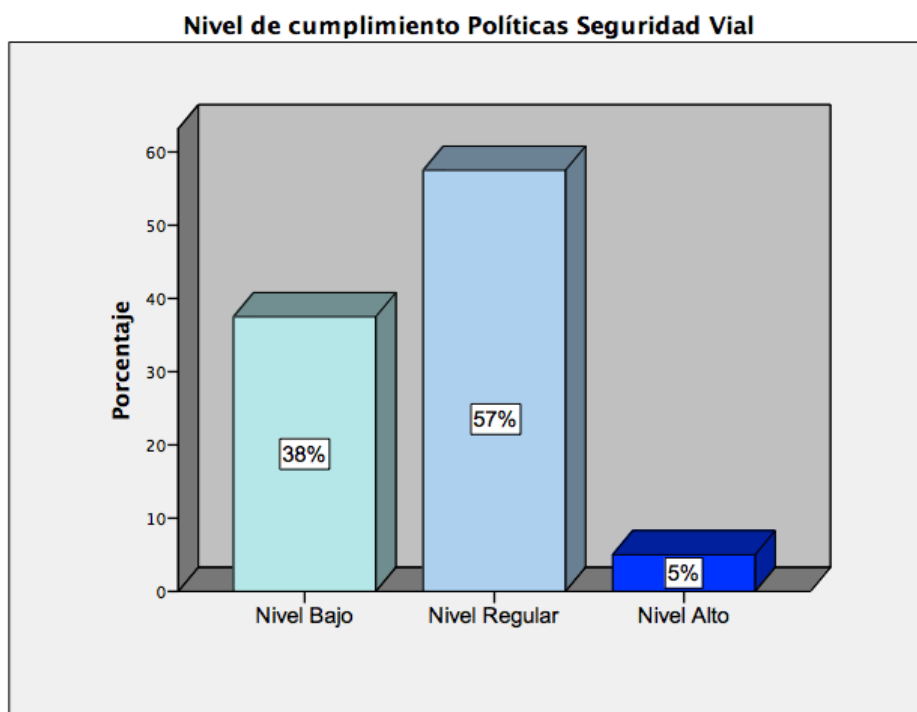
**Tabla 6**

*Nivel de cumplimiento de la política pública de seguridad vial*

Rangos	N	%
Nivel Bajo	15	38%
Nivel Regular	23	57%
Nivel Alto	2	5%
Total	40	100,0

**Figura 6.**

Cumplimiento de la política pública de seguridad vial



En la tabla y figura se muestran los resultados de la variable, nivel de cumplimiento de las políticas de seguridad vial, conformada por indicadores



como marco legal y operativo, servicios del Estado, control del Estado, obtenidos desde la percepción de 40 funcionarios de SUTRAN y la Gerencia Municipal de Transporte. De acuerdo con las respuestas del 57% de los encuestados, se infiere que las políticas se cumplen a un nivel regular, mientras que del 38% de las respuestas, se infiere que su cumplimiento alcanza un nivel bajo. Finalmente, solo el 5% de las respuestas, denota nivel alto en el nivel de cumplimiento de las políticas de seguridad vial. Finalmente, se puede observar que 95% considera que el nivel de cumplimiento de la política pública de seguridad vial es regular-bajo, debido a la informalidad.

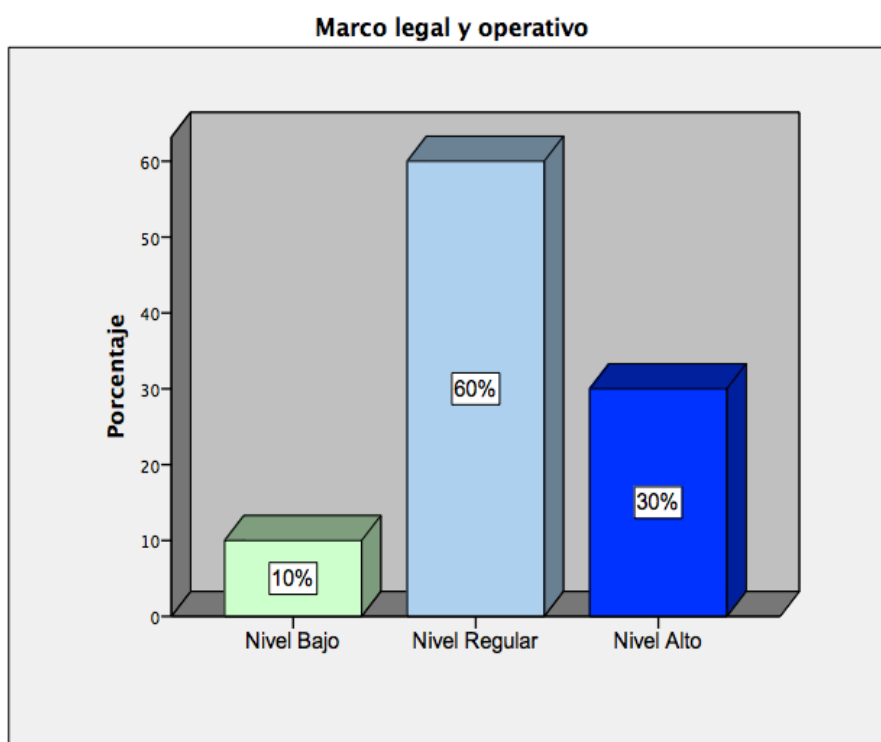
**Tabla 7**

*Nivel de cumplimiento marco legal y operativo*

Rangos	N	%
Nivel Bajo	4	10%
Nivel Regular	24	60%
Nivel Alto	12	30%
Total	40	100%

**Figura 7**

*Nivel de cumplimiento marco legal y operativo*



En la tabla y figura de resultados recogidos a 40 funcionarios de SUTRAN y la Gerencia Municipal, se midió el indicador cumplimiento del marco legal y operativo, el cual mide el conocimiento sobre políticas de transporte, leyes y reglamentos. De acuerdo a las respuestas del 60% de los funcionarios se infiere que el nivel de cumplimiento es regular, en tanto que del 30% de las respuestas obtenidas se infiere que el nivel de cumplimiento es alto, mientras que el 10% denotan un nivel bajo de cumplimiento del marco legal y operativo. Se concluye que existe tendencia regular-alta.

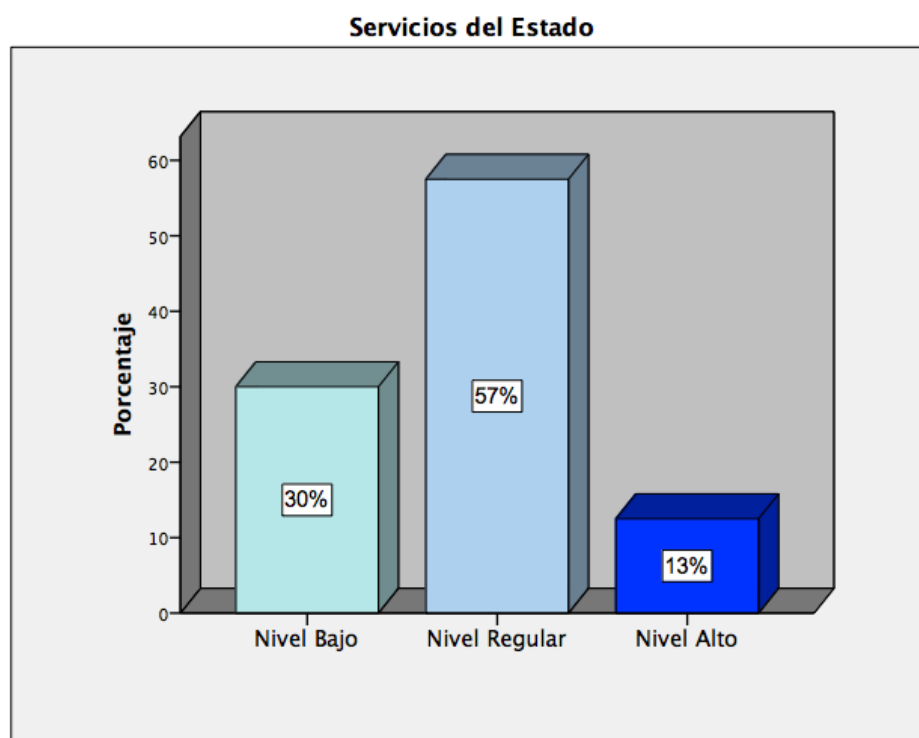
**Tabla 8**

*Percepción del cumplimiento de los servicios del estado en favor del transporte*

Rangos	N	%
Nivel Bajo	12	30%
Nivel Regular	23	57%
Nivel Alto	5	13%
Total	40	100%

**Figura 8.**

*Percepción del cumplimiento de los servicios del estado en favor del transporte.*



En la tabla y figura se muestran los resultados obtenidos de las respuestas de 40 funcionarios de SUTRAN y la Gerencia Municipal sobre el indicador cumplimiento de los servicios del estado en favor del transporte, el cual mide la gestión del transporte interprovincial, la calidad del servicio público, sistema de identificación de factores de riesgos y prevención de accidentes. De las respuestas del 57% de los funcionarios se percibe un nivel regular de cumplimiento, en tanto que del 30% de las respuestas obtenidas se infiere que el nivel de cumplimiento es bajo, mientras que el 13% denota un cumplimiento a nivel alto. Se concluye observando que, del 87% de las respuestas obtenidas de los funcionarios se percibe un nivel de cumplimiento regular de los servicios del Estado en favor del transporte, con tendencia hacia abajo.

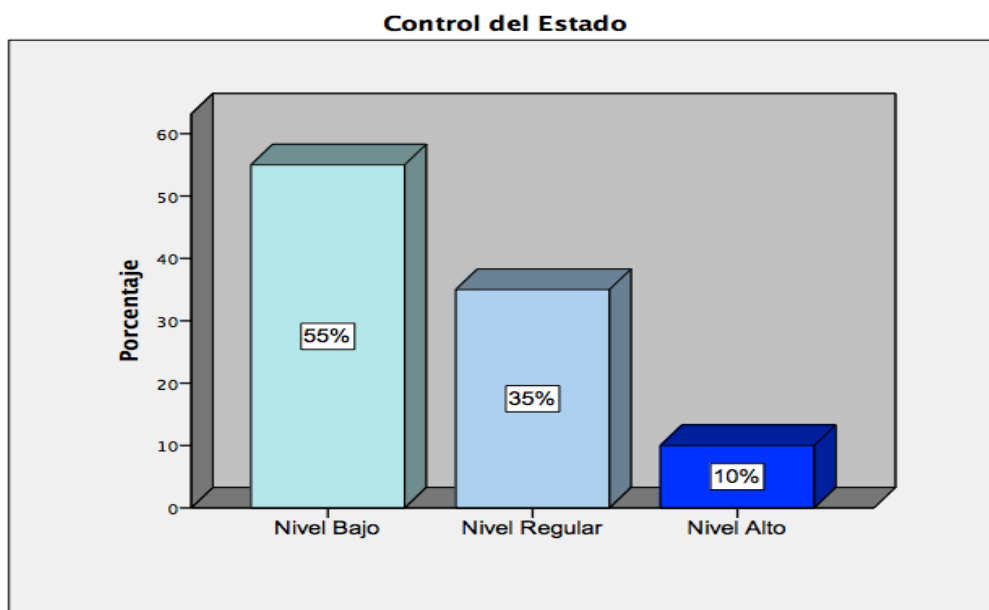
**Tabla 9.**

*Control del Estado a los servicios de transporte*

Rangos	N	%
Nivel Bajo	22	55%
Nivel Regular	14	35%
Nivel Alto	4	10%
Total	40	100%

**Figura 9.**

*Control del Estado a los servicios de transporte*



En la tabla y figura de resultados recogidos a 40 funcionarios de SUTRAN y la gerencia Municipal, se midió el indicador control del Estado, el cual mide la seguridad de los vehículos informales, normas de tránsito y eficacia del SOAT. Se observó que del 55% de las respuestas de los funcionarios se infiere que el Estado presenta un nivel de cumplimiento bajo, en tanto que del 35% se infiere que el nivel es regular. Finalmente, el 10% de las respuestas denotan nivel de cumplimiento alto.

### Prueba de Normalidad

Se aplicó la prueba de normalidad de Kolmogorov Smirnov, dado que una de las variables tiene datos mayores a 50, demostrándolo en los grados de libertad (GI) de la prueba de normalidad.

Luego de procesar la prueba se observa el resultado del significante (sig.) Tomando el siguiente condicionante para asumir el supuesto de normalidad: Si el valor  $p \leq \alpha$ : Los datos no siguen una distribución normal, por tanto, se procederá a realizar una prueba no paramétrica; en tanto que Valor  $p > \alpha$ : Los datos siguen una distribución normal, por tanto, se realizará una prueba paramétrica. Los resultados obtenidos fueron los siguientes:

**Tabla 10**

*Prueba de Normalidad según Kolmogorov Smirnov*

Variables	Kolmogorov Smirnov		
	Estadístico	GI	Sig.
Informalidad del transporte interprovincial	,238	184	,000
Nivel de cumplimiento de la política pública de seguridad vial	,214	40	,001

Los resultados obtenidos en la tabla evidenciaron que los resultados han sido Sig.  $\leq (0,05)$ , por tanto, se determinó que los datos de las variables no siguen una distribución normal. Por este motivo, se optó por realizar la prueba no paramétrica Rho de Spearman.

## 4.2 Resultados inferenciales

### Prueba de Correlación RHO Spearman

Sánchez et al. (2018) Esta prueba de correlación es utilizada para medir la correlación de variables. Los criterios de medición se describen en la tabla (ver anexos).

#### 4.2.1 Prueba de Hipótesis

##### Contrastación de Hipótesis General

$H_a$ : Existe relación significativa entre el nivel de informalidad del transporte interprovincial y el nivel de cumplimiento de la política pública de seguridad vial, en la provincia de Huarochirí-Lima, 2022.

$H_0$ : No existe relación significativa entre el nivel de informalidad del transporte interprovincial y el nivel de cumplimiento de la política pública de seguridad vial, en la provincia de Huarochirí-Lima, 2022.

#### Tabla 11

*Correlación Rho de Spearman entre informalidad del transporte interprovincial y el nivel de cumplimiento de la política pública de seguridad vial.*

<i>Nivel de Informalidad del Transporte vs Nivel de cumplimiento Políticas</i>	
<i>Rho de Spearman</i>	0,770
<i>Sig. (bilateral)</i>	0,000
<i>N</i>	184

Según los resultados Rho de Spearman, la tabla muestra, una correlación de 0,770 entre las variables nivel de informalidad del transporte interprovincial y nivel de cumplimiento políticas seguridad vial, mostrando una correlación positivo-alta.

Asimismo, se observó que el valor de significancia observada de  $P= 0,00$  y es menor al valor de significancia  $\alpha \leq 0,05$ , nos permite señalar que hay relación entre las variables. Por tanto, se rechaza la hipótesis nula, aceptando la hipótesis alterna.

Se determina que existe relación significativa entre el nivel de informalidad del transporte interprovincial y el nivel de cumplimiento de la política pública de seguridad vial. Tomando en cuenta el coeficiente de variabilidad ( $r^2=0,592$ ), se infiere que el nivel de informalidad del transporte interprovincial, está determinada en 59,2% por el nivel de cumplimiento de la política pública de seguridad vial.

### Contrastación de Hipótesis específicas 1

$H_a$ : Existe relación significativa entre el nivel de informalidad del transporte interprovincial y el cumplimiento del marco legal y operativo de seguridad vial, en la provincia de Huarochirí-Lima, 2022.

$H_0$ : No existe relación significativa entre el nivel de informalidad del transporte interprovincial y el cumplimiento del marco legal y operativo de seguridad vial, en la provincia de Huarochirí-Lima, 2022.

### Tabla 12

*Correlación informalidad del transporte interprovincial y el cumplimiento del marco legal y operativo de seguridad vial*

Nivel de Informalidad del Transporte vs cumplimiento del marco legal y operativo	
Rho de Spearman	0,847
Sig. (bilateral)	0,000
N	40

Según los resultados Rho de Spearman, la tabla muestra, una correlación de 0,847 entre las variables nivel de Informalidad del Transporte Interprovincial y el marco legal y operativo, mostrando una correlación positivo-alta.

Asimismo, se observó que el valor de significancia observada de  $P= 0,00$  y es menor al valor de significancia  $\alpha \leq 0,05$ , nos permite señalar que hay relación

entre las variables. Por tanto, se rechaza la hipótesis nula, aceptando la hipótesis alterna.

Afirmado que existe relación significativa entre el nivel de informalidad del transporte interprovincial y el cumplimiento del marco legal operativo de seguridad vial, tomando en cuenta el coeficiente de variabilidad ( $r^2=0,717$ ), por lo que se infiere que el nivel de cumplimiento del marco legal operativo de seguridad vial está determinado en 71,7% por el nivel de informalidad del transporte interprovincial.

### **Contrastación de la hipótesis específica 2**

$H_a$ : Existe relación significativa entre el nivel de informalidad del transporte interprovincial y el cumplimiento de los servicios del Estado, en la provincia de Huarochirí-Lima,2022.

$H_o$ : No existe relación significativa entre el nivel de informalidad del transporte interprovincial y el cumplimiento de los servicios del Estado, en la provincia de Huarochirí-Lima,2022.

### **Tabla 13**

*Correlación informalidad del transporte interprovincial y el cumplimiento de los servicios del Estado*

Nivel de Informalidad del Transporte vs cumplimiento de los servicios del Estado	
Rho de Spearman	0,670
Sig. (bilateral)	0,000
N	40

Según los resultados Rho de Spearman, la tabla muestra, una correlación de 0,670 entre las variables nivel de Informalidad del Transporte Interprovincial y el cumplimiento de los servicios del Estado, mostrando una correlación positivo-moderada.

Asimismo, se observó que el valor de significancia observada de  $P= 0,00$  y es menor al valor de significancia  $\alpha \leq 0,05$ , nos permite señalar que hay relación

entre las variables. Por tanto, se rechaza la hipótesis nula, aceptando la hipótesis alterna.

Afirmado que existe relación significativa entre el nivel de informalidad del transporte interprovincial y el cumplimiento de los servicios del Estado, tomando en cuenta el coeficiente de variabilidad ( $r^2=0,448$ ), por lo que se infiere que el nivel cumplimiento de los servicios del Estado está determinado en 44,8% por el nivel de Informalidad del Transporte Interprovincial.

### **Contrastación de la hipótesis específica 3**

Ha: Existe relación significativa entre el nivel de informalidad del transporte interprovincial y el control del Estado, en la provincia de Huarochirí-Lima,2022.

Ho: No existe relación significativa entre el nivel de informalidad del transporte interprovincial y el control del Estado, en la provincia de Huarochirí-Lima,2022.

**Tabla 14**

*Correlación informalidad del transporte interprovincial y el control del Estado*

Nivel de Informalidad del Transporte vs Control del Estado	
Rho de Spearman	0,837
Sig. (bilateral)	0,000
N	40

Según los resultados Rho de Spearman, la tabla muestra, una correlación de 0,837 entre las variables nivel de Informalidad del Transporte Interprovincial y el control del Estado, mostrando una correlación positivo-alta.

Asimismo, se observó que el valor de significancia observada de  $P= 0,00$  y es menor al valor de significancia  $\alpha \leq 0,05$ , nos permite señalar que hay relación entre las variables. Por tanto, se rechaza la hipótesis nula, aceptando la hipótesis alterna.

Afirmado que existe relación significativa entre el nivel de informalidad del transporte interprovincial y el control del Estado, tomando en cuenta el coeficiente de variabilidad ( $r^2=0,700$ ) se infiere que el control del Estado está determinado en 70,0% por la informalidad del transporte interprovincial.



## V. DISCUSIÓN

La problemática del transporte informal refleja en gran medida la solución general del país. Las normas existen, pero no se cumplen a cabalidad; los organismos del Estado que deben asegurar su cumplimiento incurren en actos de corrupción y permiten la evasión del cumplimiento. Esta situación se ha ido agudizando en el tiempo, de tal manera que la informalidad es el factor predominante en la economía nacional. En ese escenario también actúa el transporte interprovincial en vehículos menores. Dado el contexto, los resultados de la investigación determinan, de acuerdo con la percepción de los transportistas informales, que el 59% percibe que se halla en un estado de informalidad medio; mientras que 12% de las respuestas denota un nivel alto la informalidad. De acuerdo con esta proyección del 88% de los transportistas se perciben a un nivel medio-alto de informalidad. Sin embargo, hay que precisar que la voluntad de formalizarse se ve detenida por una serie de factores, que el propio Estado impone. En tal sentido, los resultados coinciden con Moya (2021) quien afirmó que el 60% de los transportistas considera desconocer los procedimientos administrativos de formalización, el 62% considera que los requisitos deben ser más flexibles y los procedimientos administrativos más sencillos.

Tal como se aprecia la falta de formalización tienen como componente recurrente la falta de facilidades para formalizarse y el Tratamiento diferencial en materia tributaria, para el sector transporte de pasajeros. Como una forma de explicar la negativa para formalizarse, Gutiérrez (2021) señaló que existe una alta informalidad en el distrito de Bagua, donde el 78% de los conductores consideran que los trámites para formalizarse son muy costosos; asimismo el 82% presenta un temor por las obligaciones tributarias que adquiere al formalizarse. El 80% considera muy alto el cobro de los impuestos al momento de formalizarse. El 81% considera que las normas no favorecen la formalización de transporte, porque el Estado no cumple con la contraparte de mejorar la infraestructura vial y la normativa de libre mercado que permita, de manera regulada la actuación de nuevos servicios de transporte, especialmente en aquellos lugares donde la llegada de automóvil es un hecho inusual.

Otro resultado que pone en evidencia la investigación realizada es el dato que sostiene que el 92% considera que su crecimiento económico se halla en un nivel

medio-alto. Esto evidentemente se deriva de su situación de informalidad. No obstante, la situación de crecimiento a nivel de negocio, no se ve favorecida por su situación de informalidad que no le permite captar recursos financieros de entidades bancaria y afines. Solo recibe préstamos de consumo personal, lo cual son costosos por el peso de los intereses.

Otro hallazgo que es materia de este análisis es el relacionado a la productividad de los trabajadores, que se asocia con respeto a las normas laborales y la condición de empleado o dueño del vehículo informal. Así, de acuerdo con el 91% de los consultados, la productividad de los trabajadores se halla a un nivel medio-alto. Muchos de los transportistas exceden las horas de trabajo y ponen en peligro no solo su vida, sino la de sus pasajeros y de los demás que utilizan las vías. Al respecto, Vizñay (2019) en su investigación determinó que el 64.4% de los conductores manifiesta que realizan transporte informal, por falta de oportunidades y el limitado nivel de ingreso.

Otro aspecto que también es un hallazgo importante de la investigación desarrollada está relacionada a las condiciones de vida y bienestar social de los transportistas informales. Ellos reconocen que su bienestar social es medio con tendencia a bajo, debido a la informalidad. La falta de bienestar social de los trabajadores es una muestra de exclusión por el sistema.

No obstante, muchos de los transportistas encuestados manifestaron que esa situación no les afectaba. En ese sentido, Bernal (2021) en su investigación señala que el 69% de los conductores del transporte informal no valora el hecho de ser excluidos socialmente, sino que su interés radica en cubrir el mercado, mientras que el 80.5% indicó que no les afecta en nada la exclusión social. El 91% de los conductores indicó que en relación al bienestar social no consideran importante que se les reconozca como una asociación dado que la informalidad está justificada por las limitaciones económicas que tienen muchos de ellos. Finalmente, en relación a la exclusión económica el 80% si considera que les afecta la informalidad dado que no pueden acceder a préstamos por alguna entidad bancaria.

En relación a los servicios que brinda el transportista informal, resulta siendo conscientes que la calidad de lo que ofrecen, está por debajo de los estándares regulares, debido a la informalidad. En tal sentido los hallazgos refrendan esta situación, dado que los resultados obtenidos muestran que 81% de los

transportistas reconoce que la calidad del servicio de transporte que brindan, es bajo debido a la informalidad. No obstante, su baja calidad, el servicio sigue siendo requerido por los pobladores. Aquí diverge con los hallazgos de García y Varela (2018) que señalan que el 75% de los pobladores prefiere utilizar un transporte formal dado que brinda mayor seguridad en el servicio; sin embargo, el 25% indicó que utiliza transporte informal porque el costo del pasaje es más bajo para trasladarse.

En relación a los resultados de la segunda variable de este estudio (nivel de cumplimiento de las políticas de seguridad vial) se tienen que se trabajó asociada a sus dimensiones: marco legal y operativo, servicios del Estado, control del Estado. Estos aspectos fueron abordados desde la percepción de 40 funcionarios de SUTRAN y la Gerencia Municipal de Transporte. Su información señala que, el 95% del funcionario reconoce que el nivel de cumplimiento de la política pública de seguridad vial es, regular-bajo, debido a la informalidad. Coincide, Sánchez (2020), en el sentido que el cumplimiento de normas legales y la formalidad de aspectos técnicos guarda una correlación de 0,581 moderadamente significativa entre el cumplimiento las normas para solicitar la autorización del servicio de transporte dejar de ser informal.

Una de las razones para el cumplimiento de las leyes es su desconocimiento. Al respecto, Fiallos (2018) señaló que el 75% de los conductores carecen de conocimiento para inferir las faltas que cometen durante el manejo, el 82% desconoce la ley de transporte que está vigente, el 80% de los conductores no tiene interés por formalizar su medio de transporte, puesto que consideran que no tiene beneficios ni motivación para hacerlo. Es una lamentable realidad lo relacionado a la cultura informal. Abona en ese sentido, Castro & Ruiz, (2021) cuando afirma que existe un comportamiento muy desfavorable de parte de los conductores hacia el respeto de la seguridad vial.

Finalmente, los funcionarios de SUTRAN y del Municipio de Huarochirí señalan con claridad que las normas se cumplen a un nivel de regular hacia abajo. En efecto el 87% de las respuestas obtenidas de los funcionarios se percibe un nivel de cumplimiento regular de los servicios del Estado en favor del transporte, con tendencia hacia abajo. Contradice esta situación Proost & Thisse, (2018) quienes manifiestan que en países como la Unión Europea, EE.UU se motiva el crecimiento moderno del transporte. Eso invalida toda posibilidad de caer en

la informalidad. Estos resultados permiten cumplir los objetivos de la investigación, en la medida que trazan un panorama de datos y cifras que revelan que el problema del transporte informal está determinado por la inacción y falta de cumplimiento de las políticas públicas de parte del ministerio de transporte y las otras instancias de gobierno subnacional, que no ayudan a eliminar la informalidad.

## VI. CONCLUSIONES

### **Primera:**

Se determina que el 88% de los transportistas perciben un nivel medio-alto de informalidad y el 95% de los funcionarios reconoce que el nivel de cumplimiento de la política pública de seguridad vial es, regular-bajo, debido a la informalidad, estableciéndose la existencia de relación significativa positiva y alta de 0,770 entre las variables. Considerando el coeficiente de variabilidad ( $r^2=0,592$ ), se infiere que, el nivel de informalidad del transporte interprovincial, está determinado en 59,2% por el nivel de cumplimiento de la política pública de seguridad vial.

### **Segunda:**

Se determina la existencia de relación significativa positiva y alta de 0,847 entre la variable informalidad del transporte interprovincial y la dimensión cumplimiento del marco legal y operativo de seguridad vial. Considerando el coeficiente de variabilidad ( $r^2=0,717$ ), por lo que se infiere que, el nivel de cumplimiento del marco legal operativo de seguridad vial está determinado en 71.7% por el nivel de informalidad del transporte interprovincial.

### **Tercera:**

Se determina la existencia de relación significativa positiva y moderada de 0,670 entre la variable informalidad del transporte interprovincial y la dimensión cumplimiento de los servicios del Estado. Considerando el coeficiente de variabilidad ( $r^2=0.448$ ) se infiere que, el nivel de cumplimiento de los servicios del Estado está determinado en 44,8% por el nivel de informalidad del transporte interprovincial.

### **Cuarta:**

Se determina la existencia de relación significativa positiva y alta de 0,837 entre la variable informalidad del transporte interprovincial y la dimensión Control del Estado. Considerando el coeficiente de variabilidad ( $r^2=700$ ) se infiere que, el nivel de Control del Estado está determinado en 70,0% por el nivel de informalidad del transporte interprovincial.

## **VII. RECOMENDACIONES**

### **Primera:**

Al Ministerio de transportes y comunicaciones diseñar políticas públicas de formalización del sector transporte que incorporen dos componentes: reducción de requisitos-procesos y régimen tributario especial temporal, que permita fortalecer la actividad económica de transporte interprovincial de pasajeros.

### **Segunda**

A los gobiernos regionales diseñar y presentar un Proyecto de Ley de fortalecimiento y ampliación de funciones a los organismos reguladores, asignándole no solo funciones fiscalizadoras y de control, sino esencialmente preventiva-educativa.

### **Tercera:**

Al Ministerio de transportes y comunicaciones mejorar el Sistema Nacional de Seguridad Vial a través de la creación y ejecución de estrategias de educación vial, orientadas a desarrollar competencias en los ciudadanos en relación a las condiciones de seguridad vial.

### **Cuarta:**

Al Ministerio de transportes y comunicaciones mejorar los sistemas de apoyo logístico y de tecnología para el fortalecimiento del control de la seguridad vial en la red nacional de carreteras, asegurando el cumplimiento del rol del Estado en políticas de seguridad vial.

## REFERENCIAS

- Alic, A. et al. (2019) "Future generation computer systems", *BIGSEA: A big data analytics platform for public transportation information*. Juliol 2019, vol. 96, p. 243-269
- Arias, J. (2020). *Técnicas e instrumentos de investigación científica. Para ciencias administrativas, aplicadas, artísticas, humanas* (E. Consulting (ed.); 1era.).
- Arias, J., & Covinos, M. (2021). *Diseño y Metodología de la investigación* (E. Consulting (ed.); 1era.).
- Bautista, M. (2019). *Implicancias de la aplicación de la Ley N° 28972: ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivos en Bagua, Amazonas 2019*. [Tesis de Magister. Universidad Nacional Toribio Rodrigo de Mendoza de Amazonas]. Repositorio institucional. <https://repositorio.untrm.edu.pe/handle/20.500.14077/2013>
- Bernal, J. (2021). El autoempleo en el transporte informal como forma de exclusión social: el caso de los mototaxistas del municipio de Chimalhuacán. *Revista Analisis Económico*, 36, 141–158. <https://doi.org/10.24275/>
- Cargo Transport. (2019). *Informalidad en el Sector Transporte*. [https://www.cargotransportperu.com/noticias/ley\\_audaces.html](https://www.cargotransportperu.com/noticias/ley_audaces.html)
- Carhuancho, I., Nolazco, F., Sicheri, L., Guerrero, M., & Casana, K. (2019). *Metodología para la investigación holística* (UIDE (ed.); 1st ed.).
- Carmona, M. (2020). Problemas y enfoques de la investigación sobre el transporte informal en America Latina. *Revista Transporte y Territorio*, 23, 159–181. <https://doi.org/10.34096/rtt.i23.9661>
- Castro, S., & Ruiz, J. (2021). Actitudes protectoras relacionadas con la seguridad vial en conductores de Villavicencio (Colombia). *Revista Diversitas*, 17(2), 4–19. <https://doi.org/10.15332/22563067.7070>
- Cabezas, E., Andrade, D., & Torres, J. (2018). *Introducción a la Metodología de*

- la Investigación Científica* (ESPE (ed.); 1a).
- Ceballos Molano, Raquel . (2019). *La política de seguridad vial y la incidencia en la mortalidad vial en el Valle del Cauca en el periodo 2012-2015. Un Estudio de caso*. [Tesis de Magister . Universidad Del Valle - Colombia ].Repositorio institucional. <https://bibliotecadigital.univalle.edu.co/bitstream/handle/10893/9977/CB-0542792.pdf?sequence=1>
- Duduta, N., & Lindau, L. (2022). Road safety impacts of BRT and busway features. *Magazine Restructuring Public Transport Through* , 12, 355–368. <https://doi.org/10.46692/9781447326182.019>
- Fiallos, N. (2018). *La informalidad del servicio de taxi en la ciudad de Guayaquil, (período 2014 – 2017)*. [Tesis de Magister. Universidad de Guayaquil]. Repositorio institucional. [https://rraae.cedia.edu.ec/Record/UG\\_0a67016fbc992b6f7899e574c6b67715](https://rraae.cedia.edu.ec/Record/UG_0a67016fbc992b6f7899e574c6b67715)
- García, A. (2019). Auditorías de seguridad vial como políticas para mejorar la seguridad del transporte en Ecuador. *Revista Universitat Politècnica de Valencia* , 12, 142–155. <https://doi.org/10.4995/CIT2016.2016.3386>
- García, M., & Varela, O. (2018). *Caracterización del transporte formal e informal como problemática de la movilidad en Santiago de Cali*. [Tesis de maestría.Universidad de Chile] Repositorio institucional. <https://repositorioslatinoamericanos.uchile.cl/handle/2250/2941569?show=full>
- Guevara, G., Verdesoto, A., & Castro, N. (2020). Metodologías de investigación educativa (descriptivas, experimentales, participativas, y de investigación-acción). *Revista Científica Mundo de La Investigación y El Conocimiento*, 163–173. <https://recimundo.com/index.php/es/article/view/860/1363>
- Gutiérrez, R. (2021). *Factores determinantes de la informalidad en el servicio de transporte en vehículos menores Bagua, Amazonas*. [Tesis de Magister, Universidad Cesar Vallejo]. Repositorio institucional [https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/86282/Guti%C3%A9rrez\\_VRA-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/86282/Guti%C3%A9rrez_VRA-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Hernández-Sampieri, R., & Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativas, cualitativa y mixta* (S. A. de C. V McGraw-Hill Interamericana Editores (ed.); 1era.).
- Orozco,Herval (2018). *Gestión Municipal y Seguridad vial del servicio rural de la*



- provincia de Calca*. [Tesis de Maestría. Universidad Cesar Vallejo]. [https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/33390/oros\\_co\\_vh.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/33390/oros_co_vh.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Hylmö, K. (2019). Research Article: Improving the Road Planning Process: A Case Study of Stakeholder Comments on Two Swedish Road Projects. *Journal Environmental Practice*, 7(1), 44–53. <https://doi.org/10.1017/S1466046605050040>
- Hysing, E. (2022). Designing collaborative governance that is fit for purpose: theorising policy support and voluntary action for road safety in Sweden. *Journal of Public Policy*, 42(2), 201–223. <https://doi.org/10.1017/S0143814X2000029X>
- INEI. (2021). *Accidentes de Tránsito*. Instituto Nacional de Estadística e Informática . <https://m.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/traffic-accidents/>
- Larraín, C., Muñoz, J., & Briones, J. (2022). Gobernanza del transporte en áreas metropolitanas: revisión crítica y análisis para Santiago de Chile. *Revista EURE*, 48(145). <https://doi.org/10.7764/EURE.48.145.14>
- Litman, T. A. (2022). Measuring People’s Ability to Reach Desired Services and Activities *Evaluating Accessibility for Transport Planning*. <https://www.vtpi.org/access.pdf>
- MINSA (2019). *Informalidad en empresas de transporte interprovincial*. Nota de prensa. Gobierno del Perú. <https://www.gob.pe/institucion/minsa/noticias/35948-informalidad-en-empresas-de-transporte-interprovincial-genera-exceso-de-trabajo>.
- Mora, Y. (2022). *Gestión municipal vial y servicio de transporte público urbano en usuarios de una empresa de transportes de Lima Metropolitana*. [Tesis de Maestría. Universidad Cesar Vallejo]. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/94189>.
- Muñoz, D., Matabanchoy, S., Perez, D., & Herrera, M. (2021). Escala de calidad de vida laboral en trabajo informal: estudio instrumental con mototaxistas en Colombia. *Rev Asoc Esp Espec Med Trab*, 30, 452–466.
- Noguera, A. (2021). Informalidad del servicio de transporte en Santiago de Cali Colombia. *Revista Disciplinaria en ciencias económicas y sociales*, 3, 1–26. <https://doi.org/10.47666>

- Oyola, C. (2020). *Funciones de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho-Lima 2020*. [Tesis p de Magister.Universidad Cesar Vallejo]. Repositorio institucional. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/72804>
- Oluwafunbi, A., Molloy, M., Hart, A., Voskanyan, A., Sarin, R., & Ciottone, G. (2019). The Importance of Enforcing Road Safety Laws to Reduce Road Traffic Collision (RTC) Occurrence and Fatalities in Nigeria. *Magazine Prehospital and Disaster Medicine*, 34(s1), s6–s6. <https://doi.org/10.1017/S1049023X19000323>
- Poole, E. (2021). Políticas de reorganización del transporte público en el área metropolitana de Lima durante la Pandemia del COVID-19. *Revista de Políticas y Problemas Públicos*, 13, 17–37. <https://doi.org/10.37228>
- Quevedo, J. (2021). *Calidad de Vida de Conductores Interprovinciales y su relación con la seguridad vial en una Empresa de Transporte, Trujillo 2020*. [Tesis de Maestría. Universidad César Vallejo]. Repositorio institucional. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/62892>
- Rangel Magallanes, M., & Tasayco Jala, A. (2018). *INVESTIGACIÓN PARA UNIVERSITARIOSx* (Documenta Aseosrias y Servicios Generales EIRL (ed.); 1st ed.).
- Rivera, M. (2018). “La Informalidad en la prestación del Servicio de Transporte Terrestre.” <http://www.indecopi.gob.pe/documents/51779/178244/26.-Transporteterrestre.pdf/5cdad32a-a47a-4120-ae1c-8a69697805af>
- Rodríguez, J. (2019). La Década de Acción de la Seguridad Vial” y la incidentalidad vial en Colombia ¿Qué es necesario hacer? *Gerencia y Políticas de Salud*, 18(37), 1–8. <https://doi.org/10.11144/Javeriana.rgps18-37.dasv>
- Roth, A. (2019). Las políticas públicas y la gestión pública: un análisis desde la teoría y la práctica. *Revista Internacional de Administración*, 5, 223–229. <https://revistas.uasb.edu.ec/index.php/eg/article/download/1207/1125?inline=1>
- Sanchez, H., Reyes, C., & Mejia, K. (2018). *Manual de términos en Investigación Científica, Tecnológica y Humanística* (Universidad Ricardo Palma (ed.); 1a). <https://www.urp.edu.pe/pdf/id/13350/n/libro-manual-de-terminos-en-investigacion.pdf>

- Sanchez, L. (2020). *Cumplimiento del D.S N° 015-2017-MTC, e Informalidad en el servicio de transporte terrestre mixto, Región San Martín - 2020*. [Tesis de Magister. Universidad Cesar Vallejo] Repositorio institucional. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/52403>
- Stoop, J. A. (2018). Road Safety Investigation, a New Perspective? *Magazine Prehospital and Disaster Medicine*, 22(S1), 133–143. <https://doi.org/10.1017/S1049023X00063639>
- SUTRAN (2019). Decreto Legislativo No 1216. Fortalecimiento de la Seguridad Ciudadana en materia de tránsito y transporte, Pub. L. No. Decreto Legislativo No 1216, Ministerio de Transporte (2019).
- Villar, J. (2021a). Modernización del transporte público en la periferia urbana, Bogotá - Colombia. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 13. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.013.e20190367>
- Vizñay, D. (2019). *El transporte informal y su incidencia en la exclusión social del mercado de las compañías de transporte de carga pesada en la ciudad de guayaquil*. [Tesis de Magister. Universidad de Guayaquil]. Repositorio institucional. <http://repositorio.ug.edu.ec/handle/reduq/18838>

## **ANEXOS**

## ANEXO 1: Matriz de Consistencia

**Título:** Informalidad del transporte interprovincial y cumplimiento de la política pública de seguridad vial en la provincia de Huarochirí-Lima, 2022.

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala Ordinal	Niveles o rangos
			Variable: Informalidad del transporte interprovincial				
<p><b>Problema general:</b> P<sub>6</sub>. ¿Cuál es el nivel de informalidad del transporte interprovincial y como se relaciona con el nivel de cumplimiento de la política pública de seguridad vial, en la provincia de Huarochirí-Lima,2022?</p> <p><b>Problemas específicos:</b></p> <p><b>P1</b> ¿En qué medida el nivel de informalidad del transporte interprovincial se relaciona con el nivel de cumplimiento del Marco legal y operativo de seguridad vial, en la provincia de Huarochirí-Lima,2022?</p> <p><b>P2</b> ¿En qué medida el nivel de informalidad del transporte interprovincial se relaciona con el nivel de cumplimiento de los servicios del Estado, en la provincia de Huarochirí-Lima,2022?</p> <p><b>P3</b> ¿En qué medida el nivel de informalidad del transporte interprovincial se relaciona con el control del Estado, en la provincia de Huarochirí-Lima,2022?</p>	<p><b>Objetivo general</b> Establecer el nivel de relación que existe entre el nivel informalidad del transporte interprovincial y el nivel de cumplimiento de la política pública de seguridad vial, en la provincia de Huarochirí-Lima, 2022.</p> <p><b>Objetivos específicos:</b></p> <p><b>O1:</b> Determinar la relación existente entre el nivel de informalidad del transporte interprovincial y el cumplimiento del marco legal y operativo de seguridad vial, en la provincia de Huarochirí-Lima,2022</p> <p><b>O2:</b> Determinar la relación existente entre el nivel de informalidad del transporte interprovincial y el cumplimiento de los servicios del Estado, en la provincia de Huarochirí-Lima,2022.</p> <p><b>O3:</b> Determinar la relación existente entre el nivel de informalidad del transporte interprovincial y el control del Estado, en la provincia de Huarochirí-Lima,2022.</p>	<p><b>Hipótesis general:</b> H<sub>6</sub> Existe relación significativa entre el nivel de informalidad del transporte interprovincial y el nivel de cumplimiento de la política pública de seguridad vial, en la provincia de Huarochirí-Lima, 2022.</p> <p><b>Hipótesis específicas:</b></p> <p><b>H1:</b> Existe relación significativa entre el nivel de informalidad del transporte interprovincial y el cumplimiento del marco legal y operativo de seguridad vial, en la provincia de Huarochirí-Lima,2022.</p> <p><b>H2:</b> Existe relación significativa entre el nivel de informalidad del transporte interprovincial y el cumplimiento de los servicios del Estado, en la provincia de Huarochirí-Lima,2022.</p> <p><b>H3:</b> Existe relación significativa entre el nivel de informalidad del transporte interprovincial y el control del Estado, en la provincia de Huarochirí-Lima,2022.</p>	D1: Crecimiento económico	- Deficiente economía de escala.  - Acceso limitado a financiación que obstaculiza la renovación de la flota.	1,2,3,4,5	Siempre (4) Casi siempre (3) Algunas veces (2) Nunca (1)	Alto (61-80) Medio (41-60) Bajo (20-40)
			D2: Productividad de los trabajadores	- Baja eficiencia operativa  - Falta de coordinación, integración de servicios.  -	6,7,8,9,10		
			D3: Bienestar social	- Ausencia de organizaciones sectoriales.  - Ausencia de reconocimiento de las organizaciones sectoriales.	11,12,13,14		
			D4: Calidad	- Bajos estándares de calidad en el servicio de transporte.  - Nivel de eficacia y eficiencia de los servicios de transporte.	15,16,17,18,19,20		

			Variable	Nivel de cumplimiento de la política pública de seguridad vial			
			D5: Marco legal y operativo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nivel de conocimiento de la normatividad de seguridad vial</li> <li>- Nivel de conocimiento sobre normatividad de transporte público</li> <li>- Nivel de sensibilización respecto a la gobernanza en el sector</li> </ul>	1,2,3,4,5,6		
			D6: Servicios del Estado	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Percepción del problema y demanda de acción pública.</li> <li>- Nivel de identificación de factores de riesgo en el transporte informal</li> <li>- Formulación de medidas preventivas para el sujetos activos y pasivos de la circulación.</li> <li>- Infraestructura vial segura</li> </ul>	7,8,9,10,11,12,13,14	Excelente (4) Bueno (3) Regular (2) Deficiente (1)	Alto (61-80) Medio (41-60) Bajo (20-40)
			D7: Control del Estado	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vehículos seguros</li> <li>- Cumplimiento de la normatividad de tránsito</li> </ul>	15,16,17,18,19,20		

				- Control de prevención de riesgos de accidentes - Vigencia de SOAT			
<b>Tipo y diseño de investigación</b>	<b>Población y muestra</b>	<b>Técnicas e instrumentos</b>			<b>Estadística a utilizar</b>		
<p>Tipo: Correlacional</p> <p>Enfoque: Cuantitativo</p> <p><b>Diseño:</b></p> <p>Descriptivo -Transversal</p> <p>No experimental</p> <p>Son estudios que se realizan sin la manipulación de variables y en los que sólo se prevé observar el comportamiento de las variables en su contexto habitual, en un solo momento preestablecido, para luego analizarlas estadísticamente y verificar su correlación. (Mata,2019, p.59)</p> <p><b>Método:</b> Hipotético-Deductivo</p> <p>Según este método, la ruta deductiva plantea las hipótesis como punto de partida para nuevas deducciones. Se parte la observación empírica y cuando se tiene demostración de las variables, se aplica las reglas de la deducción. (Tasayco, A., Rangel, M.,2019, p.61)</p>	<p>Población: 350 conductores</p> <p>La población es el conjunto de individuos o casos que tienen características comunes en relación a la temática investigada. (Sánchez et al., 2018).</p> <p>Muestra:</p> <p>Sánchez (2018) sostiene que la muestra es un conjunto de individuos que se extraen de la población estadística y que son representativos de la población inicial.</p> <p>Muestreo:</p> <p>- Probabilístico</p> <p>Tamaño de muestra:</p> <p>-184 conductores</p> <p>- 40 funcionarios de tránsito (SUTRAN) y autoridades municipales de la Gerencia de Transporte.</p>	<p>Técnicas: Encuesta</p> <p><b>Instrumentos:</b></p> <p>Para la primera variable:</p> <p>Cuestionario "Percepción sobre el nivel de informalidad del transporte interprovincial"</p> <p>Para la segunda variable:</p> <p>Cuestionario "Nivel de cumplimiento de las políticas de seguridad vial"</p> <p>Año: 2022</p> <p>Ámbito de Aplicación: Provincia de Huarochirí-Lima,</p> <p>Autor: Hebert Ochante</p> <p>Forma de Administración:</p> <p>- Aplicación del cuestionario de preguntas a 184 conductores.</p> <p>-Aplicación de Ficha a 40 funcionarios de tránsito y autoridades municipales de la Gerencia de Transporte.</p> <p>Tiempo: 30'</p> <p>Descripción:</p> <p>El primer instrumento mide cuatro dimensiones y el segundo instrumento mide tres dimensiones.</p>			<p><b>Estadística descriptiva</b></p> <p>Codificación y construcción de data estadística.</p> <p>Generación de tablas y gráficos empleando el software SPSS versión 25.</p> <p><b>Técnica de confiabilidad</b></p> <p>Tratándose de instrumentos cuya característica de respuesta es de tipo Likert, se utilizará la prueba de confiabilidad alfa de cronbach, para determinar el coeficiente de confiabilidad de cada uno de los instrumentos.</p> <p><b>Prueba de normalidad</b></p> <p>Con los datos obtenidos en la recolección de datos se procederá a verificar si los datos proceden de una distribución normal o no, para ello se aplicará la prueba Kolmogorov – Smirnov, dado que nuestra muestra supera los 50 elementos.</p> <p><b>Estadística inferencial</b></p> <p>Se aplicará prueba de correlación Rho de Pearson, para calcular el coeficiente de correlación existente en cada una de las hipótesis que serán sometidas a esta prueba. También se calculará el coeficiente de variabilidad para determinar la asociación entre las variables y entre éstas y las dimensiones.</p>		

**ANEXO 2: Matriz de operacionalización de la variable “Informalidad del transporte interprovincial”**

Variable	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Numero de Ítems	Escala de medida
<b>Variable “X”:</b>  Informalidad del transporte interprovincial	La informalidad del transporte interprovincial se expresa a través del desorden, la falta de seguridad, vehículos de cualquier tipo, vehículos sin revisión técnica para que operen en rutas interprovinciales sin que existan exigencias mínimas de idoneidad para el servicio que prestan. (Carmona,2020)	La variable, Informalidad del transporte interprovincial, se medirá a través de las dimensiones: Crecimiento económico; Productividad de los trabajadores; Bienestar social y Calidad. Utilizará el Cuestionario “Percepción sobre el nivel de informalidad del transporte interprovincial”	<b>D1:</b> Crecimiento económico	- Deficiente economía de escala.  - Acceso limitado a financiación que obstaculiza la renovación de la flota	1,2,3,4,5,6,7, 8,9,	Escala Ordinal  Siempre (4) Casi siempre (3) Algunas veces (2) Nunca (1)  <b>Niveles Y Rangos</b>  Alto (91-120) Medio (61-90) Bajo (30-60)
			<b>D2:</b> Productividad de los trabajadores	- Baja eficiencia operativa  - Falta de coordinación, integración de servicios.	10,11,12	
			<b>D3:</b> Bienestar social	- Ausencia de organizaciones sectoriales.  - Ausencia de reconocimiento de las organizaciones sectoriales.	,13,14,15,16, 17,	
			<b>D4:</b> Calidad	- Bajos estándares de calidad en el servicio de transporte.  - Nivel de eficacia y eficiencia de los servicios de transporte.	18,19,20	



### ANEXO 3: MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN

Matriz de operacionalización de la variable “Cumplimiento de la política pública de seguridad vial”

Variable	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Numero de Ítems	Escala de medida
<b>Variable “Y”:</b>  Cumplimiento de la política pública de seguridad vial	Son herramientas diseñadas por el Estado y ejecutadas por los gobiernos para atender una necesidad que es evidente o que es requerida por un grupo poblacional, para lo cual se destinan normas legales, financiamiento y decisión política para su ejecución, con el fin de transformar progresivamente la sociedad. (Roth, 2019)	La variable cumplimiento de la política pública de seguridad vial, será medida en sus tres dimensiones: Marco legal y operativo; servicios del Estado y control del Estado, para lo cual utilizará el cuestionario “Nivel de cumplimiento de las políticas de seguridad vial”	<b>D1:</b> Marco legal y operativo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nivel de conocimiento de la normatividad de seguridad vial</li> <li>- Nivel de conocimiento sobre normatividad de transporte público</li> <li>- Nivel de sensibilización respecto a la gobernanza en el sector</li> </ul>	1,2,3, 4,5,6,7	<b>Escala Ordinal:</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mucho (4)</li> <li>- Algo (3)</li> <li>- Muy poco (2)</li> <li>- Ninguno (1)</li> </ul> <b>Niveles y Rangos:</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>- Alto (61-80)</li> <li>- Medio (41-60)</li> <li>- Bajo (20-40)</li> </ul>
			<b>D2:</b> Servicios del Estado	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Percepción del problema y demanda de acción pública.</li> <li>-Nivel de identificación de factores de riesgo en el transporte informal</li> <li>-Formulación de medidas preventivas para el sujetos activos y pasivos de la circulación.</li> <li>-Infraestructura vial segura</li> </ul>	8,9, 10,11, 12,13, 14,15	
			<b>D3:</b> Control del Estado	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vehículos seguros</li> <li>- Cumplimiento de la normatividad de transito</li> <li>- Control de prevención de riesgos de accidentes</li> <li>- Vigencia de SOAT</li> </ul>	16, 17,18, 19,20	

## ANEXO 4: INSTRUMENTOS

### Cuestionario “Percepción sobre el nivel de informalidad del transporte interprovincial”

#### Indicaciones:

El cuestionario tiene como propósito identificar tu percepción sobre las causas, condiciones y consecuencias de la informalidad del transporte interprovincial. Para que puedas dar respuesta a las preguntas que te formulamos te proponemos la siguiente escala:

**Siempre (4) Casi siempre (3) Algunas veces (2) Nunca (1)**

N°	Ítems	Escala			
		1	2	3	4
<b>Crecimiento económico</b>					
1	¿Ejerces la labor de conductor por necesidad de un empleo?				
2	¿En este tipo de empleo dependes de un empleador que te contrata?				
3	¿Ejerces esta labor de transportista por cuenta propia?				
4	¿El vehículo que utilizas para esta labor de transporte es propio?				
5	¿No regularizas tu permiso de circulación y otros requisitos de formalización por falta de dinero?				
6	¿No formalizas tu permiso de circulación y otros requisitos de formalización por falta de tiempo?				
7	¿No existe líneas de crédito para mejorar la capacidad y seguridad de su vehículo?				
8	¿No adquiere un vehículo de mayor tamaño, que se ajuste a los requisitos de transporte interprovincial, por falta de dinero?				
9	¿Le otorga a su vehículo, todos los mantenimientos que le garanticen seguridad para usted y sus pasajeros?				
<b>Productividad de los trabajadores</b>					
10	¿El negocio de transporte interprovincial deja importantes ganancias?				
11	¿Este vehículo es utilizado todo el día en el servicio público?				
12	¿Este vehículo es conducido por un solo chofer durante todo el día?				
<b>Bienestar social</b>					
13	¿Ha recibido apoyo del Estado para mejorar las condiciones de seguridad de su vehículo?				
14	¿Se brinda atención del SOAT ante casos de accidentes?				
15	¿El sistema de combustible que utiliza ha sido financiado por el Estado?				

16	¿Existe coordinación entre los transportistas informales y la Municipalidad provincial y el Ministerio para formalizarse?				
17	¿Han desarrollado acciones para formar asociatividad y formalizarse?				
<b>Calidad</b>					
18	¿Existe coordinación con SUTRAN para mejorar la seguridad de los pasajeros?				
19	¿Reciben quejas sobre algún aspecto o sobre la totalidad del servicio de transporte que prestan?				
20	¿Considera usted que el Gobierno apoya la formalización del transporte?				

**BAREMOS:**

<b>Rango</b>	<b>Valor</b>
De 20 a 40	Baja
De 41 a 60	Media
De 61 a 80	Alto

**Ficha de valoración**  
**“Nivel de cumplimiento de las políticas de seguridad vial”**

**Presentación:**

La Ficha tiene como propósito identificar el nivel de diseño, implementación y cumplimiento de las políticas de seguridad vial. Las respuestas que faciliten los funcionarios de SUTRAN y de la Gerencia Municipal serán registradas en base a la siguiente escala:

**Excelente (4) Bueno (3) Regular (2) Deficiente (1)**

N°	Ítems	Escala			
		1	2	3	4
<b>Marco legal y operativo</b>					
1	¿Cuál es su nivel de conocimiento sobre políticas públicas del sector transporte?				
2	¿Cuál es su nivel de conocimiento de la Ley General de transporte?				
3	¿Cómo califica el reglamento de tránsito?				
4	¿Cuál es su conocimiento sobre las funciones de SUTRAN?				
5	¿Cuál es su conocimiento sobre las funciones de la Gerencia de transporte?				
6	¿Cuál es el avance en la ejecución de las políticas públicas del sector transporte?				
7	¿En qué medida se ejerce la gobernanza del sector transporte desde el Municipio?				
<b>Servicios del Estado</b>					
8	¿Cómo califica la intervención del Estado en la gestión del transporte interprovincial?				
9	¿Cómo califica la gestión del transporte para mejorar la calidad del servicio público de transporte interprovincial?				
10	¿Cuál es su conocimiento sobre el sistema de identificación de factores de riesgo producidos por el transporte informal?				
11	¿Cómo califica el sistema de prevención de accidentes de tránsito producidos por el transporte informal?				
12	¿Qué le parece las acciones de respuesta rápida de la policía frente a accidentes de tránsito, producidos por el transporte informal?				

13	¿Qué le parece las medidas preventivas que implementa el MTC para los transeúntes en la vía?				
14	¿Qué le parece las medidas preventivas que implementa el MTC para los transportistas en la vía?				
15	¿Cómo califica el nivel de seguridad de la vía para el transporte interprovincial?				
<b>Control del Estado</b>					
16	¿Cuál es el nivel de seguridad de los vehículos informales de transporte interprovincial?				
17	¿Cómo califica el nivel de cumplimiento de las normas de tránsito de los vehículos de transporte interprovincial informal?				
18	¿Cómo califica la situación laboral de los transportas en relación a seguro social y horas de descanso?				
19	¿Cómo califica la eficacia del SOAT ante accidentes producidos por vehículos informales de transporte interprovincial?				
20	¿Cómo califica el nivel de cumplimiento con la Vigencia de SOAT, de parte de los transportistas interprovinciales, informales?				

**BAREMOS:**

<b>Rango</b>	<b>Valor</b>
De 20 a 40	Baja
De 41 a 60	Media
De 61 a 80	Alto

***ANEXO 5: VALIDACIONES DE INSTRUMENTOS***

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO**  
**Ficha de valoración**  
**“Nivel de cumplimiento de las políticas de seguridad vial”**

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	<b>Dimensión 1: Marco legal y operativo</b>							
01	¿Cuál es su nivel de conocimiento sobre políticas públicas del sector transporte?	X		X		X		
02	¿Cuál es su nivel de conocimiento de la Ley General de transporte?	X		X		X		
03	¿Cómo califica el reglamento de tránsito?	X		X		X		
04	¿Cuál es su conocimiento sobre las funciones de SUTRAN?	X		X		X		
05	¿Cuál es su conocimiento sobre las funciones de la Gerencia de transporte?	X		X		X		
06	¿Cuál es el avance en la ejecución de las políticas públicas del sector transporte?	X		X		X		
07	¿En qué medida se ejerce la gobernanza del sector transporte desde el Municipio?	X		X		X		
	<b>Dimensión 2: Servicios del Estado</b>	Si	No	Si	No	Si	No	
08	¿Cómo califica la intervención del Estado en la gestión del transporte interprovincial?	X		X		X		
09	¿Cómo califica la gestión del transporte para mejorar la calidad del servicio público de transporte interprovincial?	X		X		X		
10	¿Cuál es su conocimiento sobre el sistema de identificación de factores de riesgo producidos por el transporte informal?	X		X		X		
11	¿Cómo califica el sistema de prevención de accidentes de tránsito producidos por el transporte informal?	X		X		X		
12	¿Qué le parece las acciones de respuesta rápida de la policía frente a accidentes de tránsito, producidos por el transporte informal?	X		X		X		
13	¿Qué le parece las medidas preventivas que implementa el MTC para los transeúntes en la vía?	X		X		X		
14	¿Qué le parece las medidas preventivas que implementa el MTC para los transportistas en la vía?	X		X		X		

15	¿Cómo califica el nivel de seguridad de la vía para el transporte interprovincial?	X		X		X		
	<b>Dimensión 3: Control del Estado</b>	Si	No	Si	No	Si	No	
16	¿Cuál es el nivel de seguridad de los vehículos informales de transporte interprovincial?	X		X		X		
17	¿Cómo califica el nivel de cumplimiento de las normas de tránsito de los vehículos de transporte interprovincial informal?	X		X		X		
18	¿Cómo califica la situación laboral de los transportistas en relación a seguro social y horas de descanso?	X		X		X		
19	¿Cómo califica la eficacia del SOAT ante accidentes producidos por vehículos informales de transporte interprovincial?	X		X		X		
20	¿Cómo califica el nivel de cumplimiento con la Vigencia de SOAT, de parte de los transportistas interprovinciales, informales?	X		X		X		

**Observaciones (precisar si hay suficiencia):**

**Opinión de aplicabilidad:**    **Aplicable [ X ]**  
**No aplicable [ ]**

**Aplicable después de corregir [ ]**

**Apellidos y nombres del juez validador.**

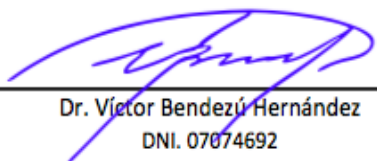
**Dr: Víctor Bendezú Hernández**

**DNI: 07074692**

**Especialidad del validador:**

Metodología de la investigación científica

**Lima, 26 de octubre del 2022.**




---

**Dr. Víctor Bendezú Hernández**  
**DNI. 07074692**

<sup>1</sup>**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

<sup>2</sup>**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

<sup>3</sup>**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

**Nota:** Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO**  
**Ficha de valoración**  
**“Nivel de cumplimiento de las políticas de seguridad vial”**

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	<b>Dimensión 1: Marco legal y operativo</b>							
01	¿Cuál es su nivel de conocimiento sobre políticas públicas del sector transporte?	X		X		X		
02	¿Cuál es su nivel de conocimiento de la Ley General de transporte?	X		X		X		
03	¿Cómo califica el reglamento de tránsito?	X		X		X		
04	¿Cuál es su conocimiento sobre las funciones de SUTRAN ?	X		X		X		
05	¿Cuál es su conocimiento sobre las funciones de la Gerencia de transporte?	X		X		X		
06	¿Cuál es el avance en la ejecución de las políticas públicas del sector transporte?	X		X		X		
07	¿En qué medida se ejerce la gobernanza del sector transporte desde el Municipio?	X		X				
	<b>Dimensión 2: Servicios del Estado</b>							
08	¿Cómo califica la intervención del Estado en la gestión del transporte interprovincial?	X		X		X		
09	¿Cómo califica la gestión del transporte para mejorar la calidad del servicio público de transporte interprovincial?	X		X		X		
10	¿Cuál es su conocimiento sobre el sistema de identificación de factores de riesgo producidos por el transporte informal?	X		X		X		
11	¿Cómo califica el sistema de prevención de accidentes de tránsito producidos por el transporte informal?	X		X		X		
12	¿Qué le parece las acciones de respuesta rápida de la policía frente a accidentes de tránsito, producidos por el transporte informal?	X		X		X		
13	¿Qué le parece las medidas preventivas que implementa el MTC para los transeúntes en la vía?	X		X		X		
14	¿Qué le parece las medidas preventivas que implementa el MTC para los transportistas en la vía?	X			X		X	

15	¿Cómo califica el nivel de seguridad de la vía para el transporte interprovincial?	X		X		X		
<b>Dimensión 3: Control del Estado</b>		Si	No	Si	No	Si	No	
16	¿Cuál es el nivel de seguridad de los vehículos informales de transporte interprovincial?	X		X		X		
17	¿Cómo califica el nivel de cumplimiento de las normas de tránsito de los vehículos de transporte interprovincial informal?	X		X		X		
18	¿Cómo califica la situación laboral de los transportistas en relación a seguro social y horas de descanso?	X		X		X		
19	¿Cómo califica la eficacia del SOAT ante accidentes producidos por vehículos informales de transporte interprovincial?	X		X		X		
20	¿Cómo califica el nivel de cumplimiento con la Vigencia de SOAT, de parte de los transportistas interprovinciales, informales?	X		X		X		

**Observaciones (precisar si hay suficiencia):**

El instrumento presenta claridad y consistencia interna.

**Opinión de aplicabilidad:**    **Aplicable [ X ]**            **Aplicable después de corregir [ ]**  
**No aplicable [ ]**

**Apellidos y nombres del juez validador.**

Dr. Guillermo Guibert Alva

DNI: 18186695

**Especialidad del validador:**  
Metodología de la investigación científica

Lima, 26 de octubre del 2022.

Dr. Guillermo Guibert Alva  
DNI. 18186695

<sup>1</sup>**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.  
<sup>2</sup>**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo  
<sup>3</sup>**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

**Nota:** Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO**  
**Ficha de valoración**  
**"Nivel de cumplimiento de las políticas de seguridad vial"**

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	<b>Dimensión 1: Marco legal y operativo</b>							
01	¿Cuál es su nivel de conocimiento sobre políticas públicas del sector transporte?	X		X		X		
02	¿Cuál es su nivel de conocimiento de la Ley General de transporte?	X		X		X		
03	¿Cómo califica el reglamento de tránsito?	X		X		X		
04	¿Cuál es su conocimiento sobre las funciones de SUTRAN?	X		X		X		
05	¿Cuál es su conocimiento sobre las funciones de la Gerencia de transporte?	X		X		X		
06	¿Cuál es el avance en la ejecución de las políticas públicas del sector transporte?	X		X		X		
07	¿En qué medida se ejerce la gobernanza del sector transporte desde el Municipio?	X		X		X		
	<b>Dimensión 2: Servicios del Estado</b>	Si	No	Si	No	Si	No	
08	¿Cómo califica la intervención del Estado en la gestión del transporte interprovincial?	X		X		X		
09	¿Cómo califica la gestión del transporte para mejorar la calidad del servicio público de transporte interprovincial?	X		X		X		
10	¿Cuál es su conocimiento sobre el sistema de identificación de factores de riesgo producidos por el transporte informal?	X		X		X		
11	¿Cómo califica el sistema de prevención de accidentes de tránsito producidos por el transporte informal?	X		X		X		
12	¿Qué le parece las acciones de respuesta rápida de la policía frente a accidentes de tránsito, producidos por el transporte informal?	X		X		X		
13	¿Qué le parece las medidas preventivas que implementa el MTC para los transeúntes en la vía?	X		X		X		
14	¿Qué le parece las medidas preventivas que implementa el MTC para los transportistas en la vía?	X		X		X		

15	¿Cómo califica el nivel de seguridad de la vía para el transporte interprovincial?	X		X		X		
<b>Dimensión 3: Control del Estado</b>		Si	No	Si	No	Si	No	
16	¿Cuál es el nivel de seguridad de los vehículos informales de transporte interprovincial?	X		X		X		
17	¿Cómo califica el nivel de cumplimiento de las normas de tránsito de los vehículos de transporte interprovincial informal?	X		X		X		
18	¿Cómo califica la situación laboral de los transportas en relacion a seguro social y horas de descanso?	X		X		X		
19	¿Cómo califica la eficacia del SOAT ante accidentes producidos por vehículos informales de transporte interprovincial?	X		X		X		
20	¿Cómo califica el nivel de cumplimiento con la Vigencia de SOAT, de parte de los transportistas interprovinciales, informales?	X		X		X		

**Observaciones (precisar si hay suficiencia):**

El instrumento presenta consistencia interna.

**Opinión de aplicabilidad:**    **Aplicable [ X ]**  
**No aplicable [ ]**

**Aplicable después de corregir [ ]**

**Apellidos y nombres del juez validador.**

**Dr. Dany Margot Mejía Gamboa**

**DNI: 22064239**

**Especialidad del validador:**

Metodología de la investigación científica

**Lima, 26 de octubre del 2022.**

**Dr. Dany Margot Mejía Gamboa**  
**DNI. 22064239**

<sup>1</sup>**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

<sup>2</sup>**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

<sup>3</sup>**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

**Nota:** Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO**  
**Cuestionario**  
**"Percepción sobre el nivel de informalidad del transporte interprovincial"**

Nº	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	<b>Dimensión 1: <i>Crecimiento económico</i></b>							
01	¿Ejerces la labor de conductor por necesidad de un empleo?	X		X		X		
02	¿En este tipo de empleo dependes de un empleador que te contrata?	X		X		X		
03	¿Ejerces esta labor de transportista por cuenta propia?	X		X		X		
04	¿El vehículo que utilizas para esta labor de transporte es propio?	X		X		X		
05	¿No regularizas tu permiso de circulación y otros requisitos de formalización por falta de dinero?	X		X		X		
06	¿No formalizas tu permiso de circulación y otros requisitos de formalización por falta de tiempo?	X		X		X		
07	¿No existe líneas de crédito para mejorar la capacidad y seguridad de su vehículo?	X		X		X		
08	¿No adquiere un vehículo de mayor tamaño, que se ajuste a los requisitos de transporte interprovincial, por falta de dinero?	X		X		X		
09	¿Le otorga a su vehículo, todos los mantenimientos que le garanticen seguridad para usted y sus pasajeros?	X		X		X		
	<b>Dimensión 2: <i>Productividad de los trabajadores</i></b>	Si	No	Si	No	Si	No	
10	¿El negocio de transporte interprovincial deja importantes ganancias?	X		X		X		
11	¿Este vehículo es utilizado todo el día en el servicio público?	X		X		X		
12	¿Este vehículo es conducido por un solo chofer durante todo el día?	X		X		X		
	<b>Dimensión 3: <i>Bienestar social</i></b>	Si	No	Si	No	Si	No	
13	¿Ha recibido apoyo del Estado para mejorar las condiciones de seguridad de su vehículo?	X		X		X		
14	¿Se brinda atención del SOAT ante casos de accidentes?	X		X		X		
15	¿El sistema de combustible que utiliza ha sido financiado por el Estado?	X		X		X		

16	¿Existe coordinación entre los transportistas informales y la Municipalidad provincial y el Ministerio para formalizarse?	X		X		X		
17	¿Han desarrollado acciones para formar asociatividad y formalizarse?	X		X		X		
<b>Dimensión 4: Calidad</b>		Si	No	Si	No	Si	No	
18	¿Existe coordinación con SUTRAN para mejorar la seguridad de los pasajeros?	X		X		X		
19	¿Reciben quejas sobre algún aspecto o sobre la totalidad del servicio de transporte que prestan?	X		X		X		
20	¿Considera usted que el Gobierno apoya la formalización del transporte?	X		X		X		

**Observaciones (precisar si hay suficiencia):**

Los items presentan consistencia.

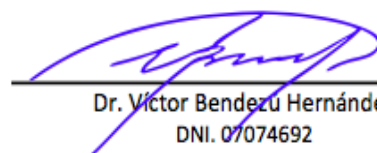
**Opinión de aplicabilidad:**    **Aplicable [ X ]**            **Aplicable después de corregir [ ]**  
**No aplicable [ ]**

**Apellidos y nombres del juez validador.**

Dr/ Mg: Víctor BendeZú Hernández DNI: 07074692

**Especialidad del validador:**  
Metodología de la investigación científica

Lima, 26 de octubre del 2022.




---

Dr. Víctor BendeZú Hernández  
DNI. 07074692

<sup>1</sup>**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

<sup>2</sup>**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

<sup>3</sup>**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

**Nota:** Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO**  
**Cuestionario**  
**“Percepción sobre el nivel de informalidad del transporte interprovincial”**

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	<b>Dimensión 1: Crecimiento económico</b>							
01	¿Ejerces la labor de conductor por necesidad de un empleo?	X		X		X		
02	¿En este tipo de empleo dependes de un empleador que te contrata?	X		X		X		
03	¿Ejerces esta labor de trasportista por cuenta propia?	X		X		X		
04	¿El vehículo que utilizas para esta labor de transporte es propio?	X		X		X		
05	¿No regularizas tu permiso de circulación y otros requisitos de formalización por falta de dinero?	X		X		X		
06	¿No formalizas tu permiso de circulación y otros requisitos de formalización por falta de tiempo?	X		X		X		
07	¿No existe líneas de crédito para mejorar la capacidad y seguridad de su vehículo?	X		X		X		
08	¿No adquiere un vehículo de mayor tamaño, que se ajuste a los requisitos de transporte interprovincial, por falta de dinero?	X		X		X		
09	¿Le otorga a su vehículo, todos los mantenimientos que le garanticen seguridad para usted y sus pasajeros?	X		X		X		
	<b>Dimensión 2: Productividad de los trabajadores</b>	Si	No	Si	No	Si	No	
10	¿El negocio de transporte interprovincial deja importantes ganancias?	X		X		X		
11	¿Este vehículo es utilizado todo el día en el servicio público?	X		X		X		
12	¿Este vehículo es conducido por un solo chofer durante todo el día?	X		X		X		
	<b>Dimensión 3: Bienestar social</b>	Si	No	Si	No	Si	No	
13	¿Ha recibido apoyo del Estado para mejorar las condiciones de seguridad de su vehículo?	X		X		X		

14	¿Se brinda atención del SOAT ante casos de accidentes?	X		X		X		
15	¿El sistema de combustible que utiliza ha sido financiado por el Estado?	X		X		X		
16	¿Existe coordinación entre los transportistas informales y la Municipalidad provincial y el Ministerio para formalizarse?	X		X		X		
17	¿Han desarrollado acciones para formar asociatividad y formalizarse?	x		X		X		
	<b>Dimensión 4: Calidad</b>	Si	No	Si	No	Si	No	
18	¿Existe coordinación con SUTRAN para mejorar la seguridad de los pasajeros?	X		X		X		
19	¿Reciben quejas sobre algún aspecto o sobre la totalidad del servicio de transporte que prestan?	X		X		X		
20	¿Considera usted que el Gobierno apoya la formalización del transporte?	x		X		X		

**Observaciones (precisar si hay suficiencia):**

Presenta Claridad en los Items.

Opinión de aplicabilidad:   Aplicable [ X ]  
No aplicable [   ]

Aplicable después de corregir [   ]

**Apellidos y nombres del juez validador.**

**Dr. Guillermo Guibert Alva**

**DNI: 18186695**

**Especialidad del validador:**

Metodología de la investigación científica

**Lima, 26 de octubre del 2022.**

Dr. Guillermo Guibert Alva  
DNI. 18186695

<sup>1</sup>**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

<sup>2</sup>**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

<sup>3</sup>**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

**Nota:** Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO**  
**Cuestionario**  
**"Percepción sobre el nivel de informalidad del transporte interprovincial"**

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia <sup>1</sup>		Relevancia <sup>2</sup>		Claridad <sup>3</sup>		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
	<b>Dimensión 1: Crecimiento económico</b>	Si	No	Si	No	Si	No	
01	¿Ejerces la labor de conductor por necesidad de un empleo?	X		X		X		
02	¿En este tipo de empleo dependes de un empleador que te contrata?	X		X		X		
03	¿Ejerces esta labor de transportista por cuenta propia?	X		X		X		
04	¿El vehículo que utilizas para esta labor de transporte es propio?	X		X		X		
05	¿No regularizas tu permiso de circulación y otros requisitos de formalización por falta de dinero?	X		X		X		
06	¿No formalizas tu permiso de circulación y otros requisitos de formalización por falta de tiempo?	X		X		X		
07	¿No existe líneas de crédito para mejorar la capacidad y seguridad de su vehículo?	X		X		X		
08	¿No adquiere un vehículo de mayor tamaño, que se ajuste a los requisitos de transporte interprovincial, por falta de dinero?	X		X		X		
09	¿Le otorga a su vehículo, todos los mantenimientos que le garanticen seguridad para usted y sus pasajeros?	X		X		X		
	<b>Dimensión 2: Productividad de los trabajadores</b>	Si	No	Si	No	Si	No	
10	¿El negocio de transporte interprovincial deja importantes ganancias?	X		X		X		
11	¿Este vehículo es utilizado todo el día en el servicio público?	X		X		X		
12	¿Este vehículo es conducido por un solo chofer durante todo el día?	X		X		X		
	<b>Dimensión 3: Bienestar social</b>	Si	No	Si	No	Si	No	
13	¿Ha recibido apoyo del Estado para mejorar las condiciones de seguridad de su vehículo?	X		X		X		
14	¿Se brinda atención del SOAT ante casos de accidentes?	X		X		X		
15	¿El sistema de combustible que utiliza ha sido financiado por el Estado?	X		X		X		

16	¿Existe coordinación entre los transportistas informales y la Municipalidad provincial y el Ministerio para formalizarse?	X		X		X		
17	¿Han desarrollado acciones para formar asociatividad y formalizarse?	X		X		X		
	<b>Dimensión 4: Calidad</b>	Si	No	Si	No	Si	No	
18	¿Existe coordinación con SUTRAN para mejorar la seguridad de los pasajeros?	X		X		X		
19	¿Reciben quejas sobre algún aspecto o sobre la totalidad del servicio de transporte que prestan?	X		X		X		
20	¿Considera usted que el Gobierno apoya la formalización del transporte?	X		X		X		

**Observaciones (precisar si hay suficiencia):**

Los items responden a las dimensiones .

**Opinión de aplicabilidad:**    **Aplicable [ X ]**  
**No aplicable [ ]**

**Aplicable después de corregir [ ]**

**Apellidos y nombres del juez validador.**

**Dr. Dany Margot Mejia Gamboa**

**DNI: 22064239**

**Especialidad del validador:**  
Metodología de la investigación científica

**Lima, 26 de octubre del 2022.**



Dr. Dany Margot Mejia Gamboa  
DNI. 22064239

<sup>1</sup>**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

<sup>2</sup>**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

<sup>3</sup>**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

**Nota:** Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

## ANEXO 6: Confiabilidad de los Instrumentos

*Valor alfa de Cronbach del instrumento “Percepción sobre el nivel de informalidad del transporte interprovincial”*

Instrumento	Número de ítems	Núm. de casos	Alfa de Cronbach
Cuestionario “Percepción sobre el nivel de informalidad del transporte interprovincial”	20	18	0,805

En relación a la confiabilidad de los instrumentos, se puede observar que el valor alfa de cronbach que atribuye confiabilidad al instrumento “Percepción sobre el nivel de informalidad en el transporte” y que estuvo conformado por 20 preguntas fue 0.805, lo cual denota alta confiabilidad.

*Valor alfa de cronbach de instrumento “Nivel de cumplimiento de las políticas de seguridad vial”*

Instrumento	Número de ítems	Núm. de casos	Alfa de Cronbach
Cuestionario “Nivel de cumplimiento de las políticas de seguridad vial”	20	8	0,778

En relación a la confiabilidad del instrumento, se muestra los resultados de la tabla 2, en lo que se puede observar que el valor alfa de cronbach que atribuye confiabilidad al cuestionario “Percepción sobre el nivel de cumplimiento de las políticas de seguridad vial” y que estuvo conformado por 20 preguntas, fue 0,778, lo cual denota alta confiabilidad.





**DATA DE SEGUNDA VARIABLE**

VARIABLE DEPENDIENTE : "Nivel de cumplimiento de las políticas de seguridad vial"																			
INDICADOR : Marco legal y operativo							INDICADOR :Servicios del Estado								INDICADOR : Control del Estado				
P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20
3	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	2	2	1
3	3	2	4	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	2	2	1
3	3	3	2	4	3	2	3	2	3	2	3	2	3	2	1	1	2	2	1
3	3	3	4	4	1	2	3	2	3	2	3	2	3	2	1	1	2	2	1
3	3	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	1	2	1
3	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	1	2	1
3	3	2	4	2	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3	1	1	1	2	1
3	3	2	3	2	2	2	1	2	2	2	3	2	2	3	1	1	2	2	1
3	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	2	2	1
3	3	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	1	2	1
3	3	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	1	2	1
3	2	2	4	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	1	2	1
3	3	2	4	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	1	2	1
3	3	2	4	2	2	2	1	2	2	2	3	2	2	3	1	1	2	2	1
3	2	2	4	2	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	2	2	1
3	3	2	4	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	1	2	1
3	3	2	4	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	1	2	1
3	2	2	4	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	1	2	1
3	3	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3	1	1	2	2	1
3	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	1	2	1
3	3	2	3	3	2	2	1	2	2	2	3	2	2	3	1	1	2	2	1
3	3	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	1	2	1
3	2	2	4	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	1	2	1
3	3	2	4	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	1	2	1
3	3	2	4	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	2	2	1
3	3	2	4	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	2	2	1
3	3	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	2	2	1
3	3	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	2	2	1
3	2	2	4	3	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3	1	1	1	2	1
3	3	2	4	3	2	2	1	2	2	2	3	2	2	3	1	1	2	2	1
3	3	2	4	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	1	2	1
3	3	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	1	2	1
3	2	2	4	3	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3	1	1	1	2	1
3	3	2	4	3	2	2	1	2	2	2	3	2	2	3	1	1	2	2	1
3	3	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	1	2	1
3	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	1	2	1
3	3	2	4	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	1	2	1
3	3	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	1	2	1
3	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	1	2	1
3	3	2	4	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	1	2	1
3	3	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	1	2	1
3	2	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	1	2	1
3	3	2	4	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	1	2	1
3	3	2	4	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	1	2	1
3	3	2	4	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2	3	1	1	1	2	1

## ANEXO 8: Tabla de valores coeficiente Rho de Spearman

### *Criterios para evaluación del coeficiente de correlación RHO Spearman*

<b>Valores</b>	<b>Significado</b>
[-1.00]	Correlación negativa perfecta
<-1.00 — -0.90]	Correlación negativa muy alta
<-0.90 — -0.70]	Correlación negativa alta
<-0.70 — -0.40]	Correlación negativa moderada
<-0.40 — -0.20]	Correlación negativa baja
<-0.20 — - 0.00>	Correlación negativa muy baja
[0.00]	Correlación nula
<0.00 — 0.20>	Correlación positiva muy baja
[0.20 — 0.40>	Correlación positiva baja
[0.40 — 0.70>	Correlación positiva moderada
[0.70 — 0.90>	Correlación positiva alta
[0.90 — 1.00>	Correlación positiva muy alta
[1.00]	Correlación positiva perfecta

\* Correlaciones deseadas: positiva alta, muy alta o perfecta.

## GUÍA PARA LA ELABORACIÓN Y APLICACIÓN DEL DOCUMENTO PARA OBTENER EL

### Consentimiento informado (\*)

Título de la Investigación:.....

.....

Investigador (a) (es): .....

.....

#### **Propósito del estudio**

Le invitamos a participar en la investigación titulada....., cuyo Objetivo es.....Esta investigación es desarrollada por estudiantes..... (colocar: pre o posgrado) de la carrera profesional ..... o programa....., de la Universidad Cesar Vallejos del Campus....., aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad Y.....con..... el..... permiso..... de..... la institución

.....

Describir el impacto del problema de la investigación.

.....

.....

#### **Procedimiento**

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los Procedimientos del estudio):

1. Se realizará una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y Algunas preguntas sobre la investigación titulada:.....
2. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de ..... minutos y se realizara en el ambiente de ..... de la institución .....Las respuestas al cuestionario o guía de entrevista serán Codificada usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

\*Obligatorio a partir de los 18 años



**Participación voluntaria (principio de autonomía):**

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

**Riesgo (principio de No maleficencia):**

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le pueden generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

**Beneficios (principio de beneficencia):**

Se les informara que los resultados de la investigación se le alcanzara a la institución al término de la investigación. No recibirá algún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

**Confidencialidad (principio de justicia):**

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizaremos que la información que usted nos brinde es totalmente confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

**Problemas o Preguntas:**

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con el investigador (a) (es)  
Apellidos y Nombres.....email:.....y  
Docente asesor (Apellidos y Nombres).....  
.....

**Consentimiento**

Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participará en la investigación antes mencionada.

Nombres y Apellidos:.....

Fecha y hora:.....



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**ESCUELA DE POSGRADO  
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

### **Declaratoria de Autenticidad del Asesor**

Yo, ANCAYA MARTINEZ MARIA DEL CARMEN EMILIA, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA ATE, asesor de Tesis titulada: "Informalidad del transporte interprovincial y cumplimiento de la política pública de seguridad vial en la provincia de Huarochirí-Lima, 2022", cuyo autor es OCHANTE HUAYANAY HEBERT WALTER, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 15.00%, 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.

LIMA, 18 de Diciembre del 2022

<b>Apellidos y Nombres del Asesor:</b>	<b>Firma</b>
ANCAYA MARTINEZ MARIA DEL CARMEN EMILIA <b>DNI:</b> 10352960 <b>ORCID:</b> 0000-0003-4204-1321	Firmado electrónicamente por: MANCAYAM el 18- 12-2022 19:40:48

Código documento Trilce: TRI - 0494235