



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

**PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN
PÚBLICA**

**Mecanismos normativos para favorecer la formalización de
transporte de vehículos menores en el distrito de Nuevo
Chimbote, 2022**

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

AUTOR:

Buiza Santos, Jose Edgar (orcid.org/0000-0002-7250-7973)

ASESOR:

Mg. Casusol Morales, David Omar Fernando (orcid.org/0000-0002-7580-6573)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión de Políticas Públicas

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Fortalecimiento de la democracia, liderazgo y ciudadanía

CHIMBOTE – PERÚ

2022

Dedicatoria

A Dios por darme la vida, salud y sabiduría en todo el proceso del desarrollo de ésta investigación.

A mis padres por haberme forjado como la persona que soy hoy en día, por inculcarme valores y buenos hábitos que me permiten triunfar a lo largo de mi vida, a mi esposa e hijos, mis hermanos y amigos por brindarme su apoyo incondicional y darme las fuerzas para seguir adelante con cada una de mis metas.

Jose Edgar Buiza Santos

Agradecimiento

Agradezco a mis docentes y compañeros de la Universidad César Vallejo, a la organización por abrirme sus puertas y recibirme muy cordialmente, a sus colaboradores por el amable apoyo y tiempo brindado en el desarrollo de mi investigación.

Jose Edgar Buiza Santos

ÍNDICE DE CONTENIDOS

	Pág.
Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
Índice de gráficos y figuras	vi
Resumen	vii
Abstract	viii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	5
III. METODOLOGÍA	18
3.1. Tipo y diseño de investigación	18
3.2. Variables y Operacionalización	19
3.3. Población (criterios de selección), muestra, muestreo, unidad de análisis	20
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	21
3.5. Procedimientos	21
3.6. Método de análisis de datos	22
3.7. Aspectos éticos	22
IV. RESULTADOS	24
V. DISCUSIÓN	34
VI. CONCLUSIONES	40
VII. RECOMENDACIONES	42
REFERENCIAS	44
ANEXOS	50

ÍNDICE DE TABLAS

		Pág.
Tabla 1	Nivel de valoración de las normas relacionadas con la regularización del transporte público	24
Tabla 2	Nivel de valoración del proceso de formalización	25
Tabla 3	Nivel de valoración de las causas de la no formalización	26
Tabla 4	Causas de la no formalización de vehículos menores	30

ÍNDICE DE FIGURAS

		Pág.
Tabla 1	Esquema de investigación	18
Tabla 2	Flujograma del procedimiento y tiempo de atención de una solicitud sobre formalización	26

RESUMEN

El objetivo de esta investigación fue establecer los mecanismos normativos que favorecen el proceso de formalización de vehículos menores en el Distrito de Nuevo Chimbote, 2022. La investigación fue de tipo básica, enfoque cuantitativo, nivel descriptivo, no experimental con una muestra de 330 mototaxistas formales del distrito de Nuevo Chimbote, la técnica empleada para recolectar los datos fue la encuesta, el instrumento el cuestionario. Los resultados revelaron que el 52.4% de conductores mototaxistas valoró las normas relacionadas con la regularización del transporte público de mototaxis, en un nivel regular. Asimismo, se describió cada proceso normativo como: el permiso de operación, requisitos de obtención del permiso, concesión de uso de paradero, requisitos de uso de paradero, credencial y requisitos de la credencial del conductor, registro de transportadores, registro de conductores, registro de vehículos, paraderos formales y características de los paraderos. Concluyendo que, las normativas vigentes respecto a la circulación de mototaxistas, no son lo suficientemente claras, explícitas o van en contravía de la realidad social, por ende, el conductor lo percibe como exigua y opta por la informalidad, asimismo los beneficios que ofrece la formalización pueden resultarles poco relevantes, por esos u otros motivos es que valoran las normas como regulares.

Palabras clave: formalización, normas, vehículos menores, proceso

ABSTRACT

The objective of this research was to establish the regulatory mechanisms that favor the process of formalizing minor vehicles in the District of Nuevo Chimbote, 2022. The research was of a basic type, quantitative approach, descriptive level, non-experimental with a sample of 330 formal motorcycle taxi drivers. of the district of Nuevo Chimbote, the technique used to collect the data was the survey, the instrument the questionnaire. The results revealed that 52.4% of motorcycle taxi drivers valued the norms related to the regularization of motorcycle taxi public transport, at a regular level. Likewise, each regulatory process was described such as: the operating permit, permit obtaining requirements, whereabouts use concession, whereabouts use requirements, credential and driver credential requirements, registration of transporters, registration of drivers, registration of vehicles, formal whereabouts and characteristics of the whereabouts. Concluding that the current regulations regarding the circulation of motorcycle taxi drivers are not clear enough, explicit or go against social reality, therefore, the driver perceives it as meager and opts for informality, as well as the benefits offered by the formalization may not be relevant to them, for these or other reasons they value the rules as regular.

Keywords: formalization, standards, minor vehicles, process

I. INTRODUCCIÓN

El sector transporte incide en el desarrollo de las ciudades, en la calidad de vida de los pobladores, en su organización y su medio ambiente, transformándose en un importante indicador para el desarrollo económico del país. De manera que, las políticas de transporte afectan la vida cotidiana de las personas, por ello su calidad se evalúa con amplios parámetros de exigencia. Aun así, el sistema de transporte público y su creciente informalidad se ha convertido en un problema ingobernable donde parece no existir solución.

Las actividades informales son prácticas que otorgan ingreso fuera de las regulaciones normativas del estado y generalmente se relacionan a niveles educativos bajos, desempleo, bajo comercio, entre otros (Bernal, 2021). Asimismo, es un término que diferencia a un sector por la falta de supervisión y se encuentra oculto del mercado formal y organismo público (Sengers y Raven, como se cita en Bernal, 2021). En tal sentido, la informalidad en el transporte público de vehículos menores es una forma clara de autoempleo, donde además las autoridades no han podido controlar su rápido crecimiento que se alinea con la creciente urbanización de la sociedad. Entendiéndose por vehículos menores, aquel transporte motorizado y no motorizado que cuenta con tres ruedas y está debidamente acondicionado para el traslado de personas y carga, por lo que su diseño estructural debe ofrecer las medidas de seguridad necesarias para el usuario (Plataforma digital única del Estado Peruano, 2022).

Desde la perspectiva de los países de Latinoamérica, el servicio de transporte informal a través de vehículos menores ha tenido gran crecimiento en las ciudades en desarrollo como es el caso de la ciudad del Valle ubicada en México. Asimismo, en Colombia con una situación similar, se ha creado el sindicato de mototrabajadores colombianos que reclaman la implementación de políticas de transporte dignas que solucionen la persistente informalidad y se reconozca el empleo de las personas que se dedican a ofrecer este servicio (Burgos, 2016).

En México, el municipio de Chimalhuacán, los choferes mototaxistas sufren de distintos tipos de exclusión social, entre las características que emanan este grupo poblacional es el bajo nivel de ingresos económicos que imposibilita satisfacer sus necesidades básicas, exclusión por edad donde generalmente son jóvenes (el 70% es menor de 32 años), exclusión por nivel educativo (60% solo tienen hasta

educación secundaria), pertenecen a asociaciones informales que les exigen el pago de cuotas para trabajar como choferes de moto taxis además del pago por alquiler del transporte en caso no disponga de uno propio. En definitiva, el transporte de vehículos menores ha sido considerado como un medio de empleabilidad que denominan trabajo independiente, aunque se caracterice por su informalidad y precariedad laboral (Bernal, 2021).

En Bogotá, Colombia, se ha propuesto la implementación del Sistema de cable aéreo que lo han denominado “Trasmicable”, como método para eliminar la informalidad del transporte, es decir, haciendo uso de la tecnología y modernizando el servicio público de transporte formal, se pretende reducir o eliminar por completo el lado informal de este sector. Este tipo de transporte, que se basa en el desplazamiento de personas por medio de teleféricos ya ha sido implementado en el 2004 en Medellín en poblaciones periféricas y hasta el momento la experiencia ha tenido éxito (Villar, 2021).

La empresa encargada de administrar el sistema de transporte público en la ciudad de Bogotá, ha visto en este proyecto una forma de solución a la creciente informalidad de vehículos menores en la ciudad y asegura que esta innovación que cuenta con el Apoyo del Banco de Desarrollo de América Latina debe asegurar el acceso a todas las personas inclusive aquellas que tienen alguna discapacidad (Banco de Desarrollo de América Latina, 2018).

En el contexto nacional, en Perú, la informalidad del transporte terrestre en general mueve millones de soles por año. Según un informe del diario El Comercio es un aproximado de 200 millones al año, lo que implica un negocio rentable para sus proveedores (Odar, 2019). Asimismo, datos brindados por el Instituto de Estadística e Informática (INEI), la posesión de mototaxis a nivel nacional ocupó el 6.8% para el año 2021 lo que significó un aumento de 0.6% respecto al año anterior que era de 6.2%; este indicador que va de subida se debe a factores como su uso para realizar el servicio de delivery, considerando que debido a la pandemia la demanda de servicio a domicilio también incrementó (Asociación Automotriz del Perú, 2021). Según una redacción del Diario El Comercio, en Lima son aproximadamente 300 mil mototaxistas que circulan por los distintos distritos, que, aunque el municipio hace el intento de gestionar este servicio, no disponen de los recursos necesarios para un eficiente control, un notable ejemplo es la circulación de mototaxis por las plazas,

avenidas y centros de la ciudad a pesar de su prohibición según la Ley 27189. Además, de esos 300 mil, el 40% es informal, problema que se profundiza en la periferia limeña, específicamente en el distrito de San Juan de Lurigancho, donde 9,000 mototaxistas son informales y 10,000 son formales, se podría decir que casi la mitad de unidades circula sin autorización desafiando la ley. Si bien estas faltas son fiscalizadas por autoridades municipales encargadas del sector transporte, no se dan abasto para ejercer de manera eficiente esta labor (Pinedo, 2018).

En el distrito de Nuevo Chimbote, la Municipalidad Distrital de Nuevo Chimbote es la que se encarga de la fiscalización del transporte público de vehículos menores a través de la Subgerencia de Transporte Urbano y de Tránsito, sin embargo, las herramientas de gestión frente a la alta demanda de este medio de transporte no han podido frenar el nivel de informalidad de este servicio. Actualmente el distrito cuenta con 2275 unidades de mototaxis formales debidamente registrados en la municipalidad y aproximadamente otras 1800 unidades son informales. A pesar de que en julio del 2021 la comuna local inició una campaña de formalización donde armaron un toldo en las afueras del municipio con la finalidad de que todos los interesados se acerquen a recibir la información necesaria sobre los requisitos para formalizar el servicio de transporte de vehículos menores, el problema de la informalidad sigue sin poder erradicarse (Radio Santo Domingo, 2021).

En el contexto de la realidad problemática se crea el problema de investigación: ¿Cuáles son los mecanismos normativos que favorecerían el proceso de formalización en el transporte público de vehículos menores en el distrito de Nuevo Chimbote, 2022?

La presente investigación se justifica teóricamente, porque pretende mediante doctrinas, teorías y fuentes de conocimiento actualizados; dar explicación a situaciones de informalidad en vehículos menores cuya actividad está en crecimiento y el estado se ha mostrado incompetente para frenar esta práctica que se vuelve cada vez más rutinaria entre la prestación de servicios públicos, que a su vez afecta la economía y sociedad en general. Además, a través del estudio de los mecanismos normativos vigentes, permitirá al investigador realizar una propuesta que favorezca el proceso de formalización de vehículos menores.

Su justificación es de relevancia social, dado que con la investigación se busca reconocer las causas críticas del problema de la informalidad en el transporte

público que afecta directamente a la sociedad; como es la inseguridad al que se enfrentan los usuarios que se movilizan en vehículos que no han pasado la debida revisión técnica, pérdidas económicas para las empresas de transporte formales, no cuenta con seguro en caso de accidentes de tránsito, entre otras cuestiones. Por medio de una propuesta normativa se busca dar soluciones de impacto para la sociedad.

Se justifica metodológicamente, porque a través de instrumentos y técnicas de estudio cualitativas como la guía de observación y observación, es posible comprender la realidad que se investiga y lograr los objetivos de estudio, esto es, el problema de la no formalización de vehículos menores en Nuevo Chimbote para posteriormente proponer normas que la favorezcan.

Su justificación es práctica, en el sentido que, en respuesta a los objetivos propuestos se podrá conocer las situaciones de informalidad en el transporte de vehículos menores. Con los resultados también se propondrá mecanismos normativos que ayuden en el problema de la informalidad de estos medios de transporte.

El objetivo general de la presente investigación fue establecer los mecanismos normativos que favorecerán el proceso de formalización de vehículos menores en el Distrito de Nuevo Chimbote, 2022.

Los objetivos específicos de estudio serán: (1) Establecer el nivel de valoración de las normas relacionadas con la regularización del transporte público de vehículos menores en el Distrito de Nuevo Chimbote, 2022. (2) Describir el proceso de formalización del transporte público de vehículos menores en el Distrito de Nuevo Chimbote, 2022. (3) Identificar las causas que generan la no formalización de vehículos menores en el Distrito de Nuevo Chimbote, 2022.

II. MARCO TEÓRICO

El estudio sobre la formalidad e informalidad del transporte público, ha sido de gran interés para los investigadores, quienes han estudiado aspectos del traslado de personas en los diferentes medios de transporte público; como son los buses, autos o motos, así como el marco reglamentario y normativo que engloba esta actividad. En tal sentido, los estudios precedentes a este informe de investigación, desde el contexto internacional y nacional son los siguientes.

En el contexto internacional, Villar (2021) realizó un estudio que tuvo como propósito analizar el efecto del sistema “Trasmicable” en la informalidad del servicio de transporte público en la ciudad de Bolívar, Colombia. Fue un estudio de tipo mixto, se hizo uso de guía documental, encuestas, indagación en fuentes secundarias, observación no participante. La encuesta fue dirigida a 239 usuarios de Trasmicable. En sus hallazgos, el autor determinó que a pesar que los usuarios de vehículos informales aseguran que también hacen uso del transporte formal como los buses alimentadores que desplazan de un paradero a otro o el servicio de Trasmicable, se encontró una gran presencia de la informalidad en el servicio de transporte en el lugar, entre las razones de hacer uso del servicio informal los usuarios encuestados opinaron que el desplazamiento en el transporte formal implica un tiempo de demora más largo (32%), asimismo, el tiempo de espera es mayor (9%). La espera de un vehículo informal es de 9 minutos aproximadamente y de un formal de 30 minutos. Otro hallazgo resaltante del autor es que el transporte formal no conecta a los destinos donde suelen dirigirse los usuarios, por lo tanto, percibió una incompatibilidad entre la planificación y gestión municipal del servicio de transporte público con la realidad de la necesidad del usuario.

El autor concluyó que el servicio del sistema Trasmicable, no ha significado la reducción ni eliminación del uso del transporte informal, contrariamente este se ha ampliado en la zona de estudio, ciudad de Bolívar; realidad que hizo entender la adaptación del sistema informal frente al crecimiento urbano que ha caracterizado a la periferia urbana. Finalmente, el investigador sostiene que el transporte público formal no atiende las necesidades reales de los usuarios, contrariamente al transporte informal que se adapta de forma rápida a la dinámica de desplazamiento de la zona, así como a las condiciones del lugar y desarrollan una estructura de servicio bajo la lógica del comercio simple.

García (2019) realizó una investigación que tuvo por objetivo analizar la gestión del transporte urbano y su capacidad para responder al incremento acelerado de la urbanización en Santiago, Chile. En su metodología, su estudio fue de carácter cualitativo, descriptivo, como técnica utilizó la entrevista estructurada en 4 módulos, su muestreo fue bola de nieve. El investigador concluyó que las entidades públicas tienen deficiencias en su gestión en el área de transporte público a nivel local, ya que dependen fuertemente de las decisiones que se tomen a nivel central, dejando de lado las problemáticas prevaletentes propias del ámbito local de transporte. Además, lo que se refiere a la construcción de vías específicas para vehículos menores, los entrevistados refirieron que lo toman como un proyecto de moda y no como un servicio de mejora para la circulación de este tipo de medio de transporte. En artículo de investigación, Fernández (2019) tuvo por objetivo identificar los elementos que inciden en la informalidad laboral de los vehículos de transporte menor en Barranquilla, Colombia. Fue un estudio cualitativo y cuantitativo, es decir, de enfoque mixto. Su análisis se hará bajo un caso de estudio de transporte de vehículos motorizados en la metropolitana de Barranquilla, además de la encuesta a choferes informales de motos, a una muestra de 115 conductores. Como conclusión, sostuvo que los factores socioeconómicos tienen incidencia en la informalidad de los conductores de vehículos menores, en tanto, se sienten satisfechos con el ingreso monetario diario que les permite solventar sus necesidades económicas del día a día, por ende, se mantienen en esa ruta. En concordancia, el hecho de sentirse identificado y parte de un grupo social, el de trabajadores conductores de motos favorece su satisfacción de vida.

En el marco nacional, Tume (2019) efectuó un estudio en el municipio provincial de Piura, en el que buscó analizar la normatividad jurídica que posibilite modificar el artículo 59.4 con DS: 017-2009-MTC respetando los parámetros del debido proceso en los trámites de formalidad del transporte público. En su método de estudio fue de enfoque mixto, nivel descriptivo, con una muestra compuesta por 10 transportistas y 20 profesionales operadores en derecho. La técnica fue la entrevista y análisis documental. En sus hallazgos determinó que las políticas desarrolladas en la municipalidad no son favorecedoras para la formalización del transporte público (60%) porque tienden a limitar el libre tránsito y además las ordenanzas que existen no corresponde con las necesidades de este tipo de

transporte, además de la notoria burocracia en los procedimientos de formalización. Así mismo, los entrevistados manifestaron que para dar solución a este problema es necesario una adecuada señalización, gestionar una planificación municipal donde se ofrezca un incentivo tributario con el propósito de motivar la formalidad en los transportistas de Piura.

El autor concluyó que las políticas normativas establecidas en cada una de las etapas de formalización del medio de transporte público están envueltas por la burocracia, no se cumple con los tiempos en cada uno de los procedimientos, hay poca o ineficiente supervisión lo que convierte a una gestión municipal sin dinamismo. Además, la informalidad es alta en Piura, y esto acarrea en inseguridad ciudadana ante accidentes de tránsito al no contar con las garantías necesarias como establece la norma, la evasión tributaria y la generación de competencia desleal.

Ruiz (2021) en su investigación tuvo como propósito medir la asociación de los instrumentos de gestión y las normativas de formalización de vehículos que brindan el servicio de transporte público en La Libertad. Fue realizada bajo el enfoque cuantitativo, no experimental y correlacional con una población de 26 trabajadores que ocupan el cargo de funcionario públicos, que fueron encuestados bajo el instrumento cuestionario. Como resultados determinó que el empleo de herramientas de administración fue valorado como nivel medio según el 58% de funcionarios encuestados, las políticas de formalización para el transporte público fueron valoradas como medio, según el 65%. Según la correspondencia de las variables, el valor Rho fue igual a 0,939 lo que significa que los instrumentos de gestión se correlacionan perfectamente con elementos vinculados a la formalización del servicio de transporte público.

El autor concluyó que el plan regulador y los reglamentos administrativos del transporte influyen en los aspectos formales para la circulación del transporte público. Además, estableció que los aspectos de formalización como son: el permiso de circulación, habilitación del transporte, habilitación del conductor, y paraderos autorizados, se asocian con las herramientas administrativas.

Meza (2020) realizó un estudio que tuvo como propósito medir el impacto de la administración municipal en los elementos de la calidad de atención en el servicio de traslado público en vehículos menores, que circulan en el Distrito de Santa Anita,

Lima. Fue una investigación de tipo básica, de enfoque cuantitativo, su diseño será el no experimental, correlacional de corte transeccional. La población la conformó los colaboradores administrativos de la oficina municipal de transporte público, y trabajadores de campo, inspectores; siendo un total de 70 personas al igual que su muestra, ya que fue considerada censal, como instrumento utilizó el cuestionario. En sus resultados determinó que la gestión municipal desarrolla sus actividades de planear, organizar, ejecutar y controlar, con un nivel bueno de efectividad (69%), según la percepción de los empleados que se desenvuelven en el área, asimismo, la calidad de servicio en las oficinas donde se realiza el proceso de formalización de transporte es de una atención buena (70%).

Concluyó que las actividades que se desenvuelven en la gestión municipal impactan en el nivel de calidad de servicio de transporte público de motorizados. Además, el investigador resalta la importancia de la capacitación constante del personal encargado del departamento del transporte público, para otorgar un mejor nivel de calidad de gestión y atención hacia los usuarios.

Custodio (2020) en su investigación tuvo por objetivo analizar la gestión administrativa del área de transporte público menor, que se desarrolla en municipalidades de dos distritos, Cómas y Pachacámac. La investigación fue de nivel descriptivo comparativo, no experimental, de corte transversal y su muestra fue de 46 administrativos que trabajan en la oficina de transporte público de los dos municipios en estudio, a quienes les formularon una encuesta estructurada en 24 interrogantes. El investigador concluyó que el proceso de planeación, organización, ejecución y control; tanto en los distritos de Cómas como Pachacámac, respecto al servicio de transporte público de vehículos menores no tiene diferencia, es decir, tiene un nivel de gestión similar. Sin embargo, el proceso de organización, es el que tuvo el valor más bajo igual a 0,261 según U Mann Whitney, por ende, las actividades de organización de ambos municipios si bien son similares, los elementos que los diferencian son notorios dado que las realidades problemáticas también difieren.

Ancas (2020) realizó un estudio cuyo objetivo fue establecer si el modelo de aplicación web para transportes se relaciona con el nivel de efectividad de la administración de procesos de transporte de vehículo menor en San Antonio. En su metodología, fue de tipo aplicada, de enfoque cuantitativo, de diseño experimental

y cuasi experimental. Su población la conformó 25 trabajadores de la oficina de transporte de la municipalidad, haciendo uso como instrumento la guía de observación y cuestionario. El autor concluye que la implementación de una aplicación web optimiza los procesos administrativos de inscripción en choferes de vehículos menores, esto hace que la gestión se automatice, que el tiempo en la gestión de oficinas de transportes menores sea más óptimo, por lo tanto, garantiza rapidez y eficiencia en la gerencia de transporte del municipio de San Antonio.

Respecto a la teoría correspondiente a la variable mecanismos normativos, se abarcará desde lo general hacia lo específico, empezando por su terminología. Kelsen (1994) menciona que la palabra norma proviene del latín norma, haciendo referencia a un reglamento o mandato que tiene por función el decretar, delegar y derogar. Asimismo, es considerada como una limitación impuesta por el Estado a la discrecionalidad que pueden cometer los individuos u organizaciones (Bossons et al., 1984). Respecto a los tipos de normas el autor menciona que existen tres tipos: normas del derecho la cual hace referencia a normas que son de carácter jurídico creadas por una entidad externa las cuales contienen derechos y obligaciones, el segundo tipo de normas es el de la moral las cuales componen un conjunto de reglas que los individuos poseen para poder diferenciar el bien y mal en una determinada sociedad y por último, las normas de la lógica que forma las reglas que permiten una manera definitiva de pensar (Kelsen 1994).

La Gerencia de Estudios y Normas en el compendio normativo emitido de la Superintendencia de transporte terrestre de personas, carga y mercancías menciona que los mecanismos normativos son un marco legal impuesto por los organismos competentes que reglamentan el transporte, los cuales registran, habilitan, suspenden o cancelan de acuerdo a ley (SUTRAN, 2021).

En cuanto a su importancia, Pérez et al. (2019) menciona que los mecanismos normativos son formalidades establecidas con el fin de minimizar los accidentes de vehículos, el transporte de artículos ilegales o actos ilícitos usando por medio un vehículo en estado de informalidad. Asimismo, su importancia recae en la desafiante tarea que tienen las autoridades en desarrollar y hacer cumplir las normativas que regulan el transporte y al mismo tiempo garantizar la seguridad pública (Anderson, et al., 2019). Las normativas proporcionan disposiciones uniformes para mejorar la seguridad vial y la protección a los peatones (Gierl et al.,

2022).

Referente a los mecanismos normativos impuestos por Municipalidad de Nuevo Chimbote Mediante la ordenanza N° 016 - 2012 - MDNCH, que regula el servicio de transporte publico especial de pasajeros en vehículos menores, correspondiente al distrito de nuevo Chimbote, menciona las siguientes ordenanzas municipales:

Respecto a las competencias: en el artículo N° 8 de la ordenanza N° 016 - 2012 - MDNCH, menciona que la subgerencia de transporte y seguridad son parte de la gerencia de servicios municipales, teniendo por función el controlar, fiscalizar el acatamiento de las disposiciones y el régimen para el correcto servicio de transporte en vehículos menores, además de fiscalizar, detectar infracciones, imponer sanciones y medidas de prevención en coordinación con la policía nacional del Perú, seguridad ciudadana y la policía municipal.

Respecto al permiso de operación: en el artículo N°15 de la ordenanza N° 016 - 2012 - MDNCH, menciona que es autorizado por la gerencia de servicios comunales permitiendo realizar el servicio de transporte mediante una resolución de aprobación y un certificado que contenga el permiso de operación antepuesto al estudio técnico y verificación de los requisitos, teniendo vigencia de seis años según el artículo N°16, los requisitos para el permiso de operación según artículo N°17 conforme el artículo 113° de la ley N° 27444, son: copia de escritura pública de constitución de la asociación inscrita en registros públicos, copia de partida de registro no mayor a 30 días, copia de DNI, copia de tarjeta de identificación vehicular, copia de SOAT, AFOCAT, AFOCART que se encuentre vigente, copia del padrón de conductores inscritos, licencias y documentación, declaración de antecedentes judiciales y penales, copia de CITV de cada vehículo y pago de TUPA.

Respecto a la concesión de uso de paradero: en el artículo 21° de la ordenanza N° 016 - 2012 - MDNCH, menciona que esta debe ser solicitado en un plazo de 5 días, una vez aprobado el permiso de operación, se le otorgará un certificado de concesión de uso, en caso de ser denegado podrá solicitar de nuevo. La vigencia de la concesión de uso de paradero tiene un periodo de un año según artículo 22°.

Respecto a las obligaciones que tiene el conductor: en el artículo 39° de la ordenanza N° 016 - 2012 - MDNCH, menciona que los conductores deben tener licencia de conducir, tarjeta de propiedad, certificado contra accidentes de tránsito

y credencial de transportador.

Respecto a las prohibiciones que tiene el conductor: en el artículo 44° menciona que está prohibido que el conductor preste servicio sin estar afiliado a alguna empresa o asociación autorizada, a transportar a más pasajeros de los que está legalmente especificado en su tarjeta de propiedad, estacionar el vehículo en zonas prohibidas, conducir el vehículo en estado de ebriedad, sobrepasar los 30km/hr.

Respecto a los deberes del transportador: en el artículo 52° de la ordenanza N° 016 - 2012 - MDNCH, menciona que debe contar con una oficina para la recepción para reclamaciones y notificaciones, solo debe afiliarse a unidades que cuenten con revisión técnica, debe inscribir a vehículos que tengan SOAT, AFOCAT o AFORCAT.

Respecto a los deberes del propietario: en el artículo 53° de la ordenanza N° 016 - 2012 - MDNCH, menciona que tiene por deber el pasar de manera periódica revisión técnica vehicular, poseer SOAT, AFOCAT o AFORCAT vigente, poseer declaración jurada de antecedentes penales, tener licencia de conducir en regla.

Respecto a los deberes del conductor: en el artículo 54° de la ordenanza N° 016 - 2012 - MDNCH, el conductor tiene por obligación el conducir de manera prudente, respetar las vías y paraderos de otras empresas o asociaciones, no circular en zonas prohibidas.

A continuación, se describirá los artículos correspondientes a la ley de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, el reglamento nacional de transporte en vehículos menores y las Ordenanzas Municipales de Nuevo Chimbote.

Referente a los artículos de la ley de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores (Ley N°27189) la cual fue publicada en octubre de 1999, menciona en el artículo 1° de la Ley N°27189 de acuerdo al objeto y naturaleza del servicio el registrar y regular el servicio de transporte público en vehículos menores, mototaxis como medio de transporte vehicular. Respecto al artículo 2° de la Ley N°27189 en base a los vehículos de servicio, se considera vehículos aptos a las unidades de tres ruedas, motorizadas y no motorizadas. Según la autorización, en el artículo 3° de la Ley N°27189 los vehículos pueden prestar servicio luego de haber obtenido la autorización concedida por la Municipalidad. Por último, en base a la licencia de conducir, el artículo 4° de la Ley N°27189 menciona que solo tendrá

validez nacional los vehículos menores que tengan licencia de conducir otorgada por la Municipalidad.

Respecto al Decreto Supremo que aprueba el reglamento Nacional de transporte en vehículos Menores mediante el Decreto Supremo N° 055 - 2010 - MTC, menciona en el artículo 8° en base a la titularidad de los vehículos, que el transportador autorizado debe ser responsable del cumplimiento de las disposiciones y normas que sean expedidas por la Municipalidad Distrital. Por otro lado, en base al artículo 9° del Decreto Supremo N° 055 - 2010 - MTC, haciendo referencia al objeto social, las empresas o asociaciones que prestan servicios correspondientes deben indicar como actividad la dedicación a dicho servicio. En lo que se refiere a las características de los vehículos, el artículo 10° del Supremo N° 055- MTC, menciona que el vehículo menor debe ser de categoría L5, cumpliendo con todas las características que determina la Municipalidad en cuanto a equipamiento de seguridad. Respecto al seguro, en el artículo 11° del Supremo N° 055- MTC, hace mención que los vehículos deberán contar con SOAT o CAT, autorizada de manera vigente. Por último, en lo que refiere al certificado de inspección técnica vehicular, el artículo 12° del Supremo N° 055- MTC, menciona que los vehículos que prestan servicio de transporte deberán estar en óptimas condiciones tanto técnicas como mecánicas, siendo sometidos de manera periódica a inspecciones vehiculares de acuerdo a la normativa.

Respecto a la tercera dimensión compuesta por la Ordenanza Municipal N° 10 - 2013 - MDNCH, de acuerdo a los requisitos de concesión de uso de paradero, el artículo 23° numeral 3, menciona que como mínimo se debe contar con 20 unidades para poder solicitar la concesión de paraderos, solicitando un máximo de 4 paraderos por asociación o empresa. De acuerdo al registro de transportadores, el artículo 30° numeral 5, hace mención que se debe registrar paraderos que son asignados de manera oficial. Respecto a los paraderos de vehículos menores el artículo 58° numeral 4, menciona que los paraderos deben tener una distancia de 20 metros de las zonas principales como colegios, iglesias, hospitales, bancos, de igual manera deberán tener una distancia de 5 metros en avenidas principales, mercados y centros de concentración pública. Por último, respecto al cuadro de infracciones y sanciones de vehículos menores en el artículo 66° menciona mediante el código A- 09 la infracción por no contar con botiquín de primeros

auxilios se considerada una falta muy grave que atribuye una multa del 5% de una UIT teniendo una medida preventiva de internamiento del vehículo. El código A-20 la infracción por tomar parte de la vía pública para realizar actos contra la moral se le considera una falta muy grave sancionada con el 5% de UIT atribuyéndole el internamiento del vehículo, el código A-21 sanciona por no cumplir con el reglamento de tránsito y no respetar las luces del semáforo, la falta se considera muy grave y es sancionada con el 5% de UIT y el internamiento del vehículo, el código A-22 sanciona a los vehículos que prestan servicio sin contar con placa original la falta es considerada muy grave y es sancionada con 5% de UIT y el internamiento del vehículo, el código B-01 la sanción asignada por conducir el vehículo menor con más personas de las que están señaladas en su tarjeta de propiedad es considerada leve y es sancionada con el 1% de UIT, el código B-07 sanciona al vehículo por conducir por el carril externo izquierdo se considera una falta grave y es multada con 3% del UIT, por otro lado el código B-17 sanciona a los vehículos que circulan transportando carga que sobrepasa las dimensiones del vehículo sin adoptar medidas de seguridad teniendo un grado de falta grave sancionada con el 3% del UIT, el código B-18 sanciona a vehículos por estacionarse en lugares de alta concurrencia tanto vehicular como peatonal teniendo una falta grave con el 3% de UIT, el código B-20 sanciona a los vehículos por la modificación de las características del vehículo menor sin ser consignado en la tarjeta de propiedad siendo una falta grave del 3%, el código B-21 sanciona a los vehículos por reparar o lavar el vehículo en los paraderos autorizados con una infracción leve de 1% de UIT, el código C-01 multa a los vehículos que se niegan a participar en el curso de seguridad vial de la Municipalidad considerado una sanción grave de 3% del UIT, por último, el código C-05 sanciona al vehículo que presta servicio sin portar certificado de aprobación de la revisión técnica siendo una falta leve con una multa de 1%

Respecto al proceso de formalización, Bolívar y Vilca (2020) mencionan que el proceso de formalización es una herramienta que busca promover la formalización del transporte terrestre y la seguridad vial, convirtiéndolo en un propulsor de desarrollo y progreso en beneficio de los ciudadanos. Respecto al proceso de formalización, este es dividido en 4 pasos: el primero consta de extraer las reglas relacionadas con el transporte de fuentes legales, el segundo paso se basa en la

concreción de las normas extraídas, por tercer paso se refiere al uso de funciones, predicamentos y proposiciones para evaluar los escenarios de formalización vehicular, y por último paso se da a la creación de fórmulas temporales que permitan brindar la formalización vehicular (Maierhofer et al., 2020). Por otro lado, la formalización es fundamental para el desarrollo de la planificación, es decir, que dentro de ella representa los aspectos legales, por los cuales los vehículos operarán, rigiéndose a las normas en todo momento (Klemens et al., 2020). Asimismo, sirve para determinar si un vehículo se encuentra seguro y en óptimas condiciones para poder transitar de manera segura (Pek et al., 2017). De esta manera la formalización contribuye a la interacción entre los diferentes usuarios de la vía, desde el aspecto de reordenar la cultura vial hasta el allanamiento de las reglas de conducción y transporte (Bin et al., 2022). Además de que mediante ellas se elige un lenguaje lógico para la codificación de las normas de tránsito (Izaldi et al., 2017).

En cuanto a la importancia del sistema de transporte, Bolivar y Vilca (2020) infiere que ha surgido en base a la necesidad que tienen las personas por transportarse y transportar sus bienes permitiendo su el correcto desplazamiento a cada uno de los destinos. Es por ello que el sector transporte tiene relevancia en el desarrollo socioeconómico, permitiendo la integración local generando ingresos. Las autoridades desempeñan un papel importante dentro de la formalización puesto que mediante ellos es posible lograr acuerdos con las empresas de transporte para desarrollar y hacer cumplir las normativas o planes a largo plazo (Kerzhner, 2022). Tratando en mayor medida que las practicas informales se ajusten a las normas formales o en su defecto se reemplacen (Smart y Smart, 2017).

El concepto de informalidad fue dado en 1971 por Keith Hart cuando realizó un estudio de caso de desempleo en África, donde varios inmigrantes del distrito de Nima al no contar con la economía necesaria para subsistir recurrían a modalidades como duplicar su trabajo asalariado, solicitar créditos a sus amistades o familia, además de otras actividades económicas externa a la fuerza de trabajo organizada, informales, para incrementar sus ingresos económicos. Por lo tanto, la concepción de informalidad está ligada al no pago de impuestos y se presenta como oportunidades informales de empleo (Rabossi, 2019). La informalidad en países de América latina ha tenido impacto negativo para la accesibilidad y la equidad en las

ciudades en desarrollo (Bocarejo y Urrego, 2022). Siendo asociado más a menudo en países en desarrollo donde las pequeñas empresas de transporte prosperan en un contexto de gobierno con pocos recursos y desempleo (Rayle, 2017).

El sistema informal de transporte público está dado por un sistema de metas, esto quiere decir que los choferes informales diariamente tienen que cumplir con un monto económico objetivo con el que deberán cubrir mínimamente el costo de alquiler del vehículo. Por ende, el costo de los pasajes o ganancia diaria de este servicio tiene que poder cubrir gasto de alquiler, de combustible, de mantenimiento vehicular, sobornos a policías, entre otras vicisitudes; además del dinero que les tiene que quedar para llevar a casa o cubrir sus necesidades económicas de supervivencia. Este sistema de metas implica largas jornadas laborales con pequeños ingresos salariales que dependen de la informalidad (ITF Global, 2022). El problema de la informalidad resulta complejo dado que a pesar de que la formalización y las normas de tránsito están hechas para garantizar la seguridad y responsabilidad de los conductores, esta sigue prevaleciendo (Wang, et al., 2022). La informalidad y las infracciones de tráfico siendo intencionales o no son una amenaza para la sociedad, donde no solo ponen en riesgo al infractor sino también a los peatones (Devalla, 2018). Es por ello que las autoridades deben promover la integración y mejora del tránsito informal y formal, brindando facilidades en el proceso, tarifas e impuestos a fin de contribuir en la formalización (Venter, et al., 2019). Permitiendo la disminución de conductores ilegales que alquilan camisetas de mototaxis para el uso indebido o ilegal (Theerakosonphong y Amornsiriphong, 2022)

En base al marco normativo general para la prestación de este tipo de servicio, el artículo 37° dicta que: es obligación del transporte autorizado disponer del seguro SOAT o CAT al día, que el vehículo tenga adherido el sticker de “vehículo autorizado”, los conductores deberán vestir con uniforme de acuerdo a las especificidades que dicta el municipio, el vehículo debe disponer de la placa de rodaje, la obligatoriedad de capacitarse anualmente sobre educación vial por parte de los choferes, entre otros aspectos. Asimismo, el artículo 38° dispone que los conductores deberán: portar obligatoriamente licencia de conducir, tarjeta de propiedad, seguro contra accidentes, documento de identidad y TIV del transporte, además, colaborar con el inspector municipal facilitando los documentos

requeridos, hacer uso de paraderos debidamente autorizados, conducir solo aquellos vehículos que están habilitados para el servicio, transportar no más del número de personas autorizadas en la tarjeta de propiedad, otros (El Peruano, 2022).

El permiso de operación, según la Plataforma digital única del Estado Peruano. (2 de diciembre de 2010) en base al Decreto Supremo N° 055-2010-MTC, artículo 3°, menciona que es una autorización que es brindada por la Municipalidad Distrital al transportador para que pueda prestar el servicio de transporte público en vehículos menores.

Respecto a los requisitos para obtener el permiso de operación, el artículo 14° del Decreto Supremo N° 055-2010-MTC, menciona que los requisitos para obtener el permiso de operación es necesario que cuenten con una copia de la constitución de persona jurídica inscrita en el registro público, una copia de la partida registral con antigüedad no mayor a 30 días, certificado de vigencia de poder del individuo que representa a la persona jurídica con una antigüedad no mayor a 15 días de haber presentado la solicitud, copia de DNI, copia de tarjeta de identificación vehicular expedida por la SUNARP, copia de certificado SOAT o CAT vigente y por último, copia del certificado de inspección técnica vehicular.

Respecto a la habilitación vehicular, la Superintendencia de transporte terrestre de personas, carga y mercancías, SUTRAN (2021) menciona que es un proceso en donde las jurisdicciones competentes, autorizan al vehículo propuesto por el transportista para proporcionar el servicio en la modalidad conveniente, desempeñando con las condiciones técnicas previstas en el reglamento, posteriormente la habilitación se acredita mediante la tarjeta única de circulación. La información necesaria para la habilitación corresponde principalmente al tipo de unidad que posee el vehículo y las condiciones técnicas legalmente evaluadas para su desplazamiento.

La habilitación del conductor, la SUTRAN (2021) infiere mediante el artículo 71°, que es un requisito primordial para poder conducir un vehículo que brinda un servicio de transporte. Respecto a los pasos de obtención del carnet de habilitación del conductor, la Plataforma digital única del Estado Peruano (2022) menciona que los requisitos comprenden en la solicitud emitida al alcalde del distrito, como persona natural o jurídica, por datos se debe contar con RUC, nombre completo,

DNI, razón social y dirección del domicilio. Además de ello se debe tener fotografías tamaño carne, copia de recibos de agua y luz, copia de licencia de conducir referente al vehículo que posee y, por último, una declaración jurada afirmando no contar con antecedentes penales ni policiales.

Por último, los paraderos autorizados, la SUTRAN (2021) sostiene que los paraderos son infraestructuras complementarias del transporte, están localizadas en la vía urbana o interurbana permitiendo ser usadas por los transportistas autorizados para proporcionar un servicio de transporte público a usuarios en el ámbito distrital. Estos deben estar compuestos por terminales terrestres, paraderos y contar con una oficina administrativa para el transporte de encomiendas en el distrito de Nuevo Chimbote.

III. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y diseño de investigación

3.1.1 Tipo de investigación

Según el propósito de la investigación fue de tipo básica, Pimienta y De la Orden (2017) mencionan que este tipo de investigación tiene por característica el buscar y profundizar los conocimientos adquiridos a cerca de la realidad de la problemática sin considerar sus aplicaciones prácticas. De manera similar argumenta Cabezas et al. (2018) que esta investigación produce un nuevo conocimiento con la finalidad de aumentar las premisas teóricas.

3.1.2 Diseño de investigación

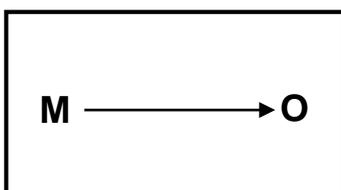
El diseño de la investigación fue no experimental, puesto que se busca analizar los mecanismos normativos que favorecen el proceso de formalización de vehículos menores en el Distrito de Nuevo Chimbote, Cabezas et al. (2018) menciona que en este diseño las variables no son manipuladas, simplemente son observadas en su entorno natural para posteriormente analizarlas.

Por otro lado, la investigación fue de corte transversal, debido que se realizó en el espacio de tiempo del 2022, Hernández y Mendoza (2018) infieren que se recolecta la información en un determinado periodo de tiempo único.

La investigación fue descriptiva, dado que, la función principal del estudio es describir de manera detallada los mecanismos normativos del proceso de formalización infiriendo si se cumplen o no. Según Bernal (2010) menciona que la investigación descriptiva busca detallar las principales características del objeto de estudio. Como se puede observar en la figura 1, representa el diagrama de la investigación descriptiva que se realizó en este informe de investigación.

Figura 1

Esquema de investigación



Donde:

M: representa la muestra en que se realizó el estudio

O: es la observación de la muestra

3.2 Variables y operacionalización

Las variables de esta investigación están conformadas por los mecanismos normativos y el proceso de formalización.

Variable 1: Mecanismos normativos

Definición Conceptual:

Los mecanismos normativos son formalidades establecidas con el fin de minimizar los accidentes de vehículos, el transporte de artículos ilegales o actos ilícitos usando por medio un vehículo en estado de informalidad (Pérez et al., 2019).

Definición Operacional:

Los mecanismos normativos fueron descritos a través de un análisis documental por medio de una guía, detallándose, la ley, normativas y disposiciones administrativas respecto al transporte público de vehículos menores en el distrito de Nuevo Chimbote.

Indicadores:

Respecto a la primera dimensión correspondiente Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores (Ley N° 27189), se tomaron por indicadores a los artículos pertenecientes a la misma, artículo 1°, artículo 2°, artículo 3°, artículo 4°. La segunda dimensión correspondiente a las normas de regularización de transporte en vehículos menores, tiene por indicadores los artículos: las condiciones de acceso y permanencia, autorizaciones, condiciones de operación, control y supervisión. Por tercera dimensión correspondiente a las Disposiciones Administrativas, tiene por indicadores: artículo 23°, artículo 30°, artículo 58°, artículo 66°.

Escala de medición: La variable fue de escala Nominal.

Variable 2: Proceso de Formalización

Definición Conceptual:

El proceso de formalización es una herramienta que busca promover la formalización del transporte terrestre y la seguridad vial, convirtiéndolo en un propulsor de desarrollo y progreso en beneficio de los ciudadanos (Bolívar y Vilca,

2020).

Definición Operacional:

El proceso de formalización fue medido a través de la guía documental y la encuesta, esta última técnica está compuesta por las dimensiones: permiso de operación, habilitación vehicular, habilitación del conductor y paraderos autorizados.

Indicadores:

Respecto a la dimensión “Permiso de operación” tiene por indicadores: Empresas Inscritas, Asociaciones Inscritas, Cantidad de unidades por empresa. La segunda dimensión corresponde a la “habilitación vehicular”, teniendo por indicadores: Tarjeta de propiedad, SOAT vigente, Condiciones técnicas del vehículo. La tercera dimensión “Habilitación del conductor” tiene por indicadores: Identificación del conductor, Licencia de conducir, Categoría de licencia de conducir, Récord de papeletas del conductor, Conocimiento en seguridad Vial. Por último, la dimensión “Paraderos autorizados” tiene por indicadores: Paraderos, Infraestructura, Oficina administrativa

Escala de medición: La variable es de escala Nominal y Ordinal

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

3.3.1 Población

Arias y Covinos (2021) definen a la población como el agrupamiento total de aspectos a estudiar, así mismo, los autores recalcan que tanto población como universo poseen las mismas especificidades, por ende, pueden llamarse de ambas formas, además aseveran que hay dos tipos de población; la finita cuando se conoce el número de elementos y la infinita cuando este es desconocido.

Para la investigación la población compete al número de mototaxistas formales del distrito de Nuevo Chimbote, que corresponde a 2275 unidades, y fue medido por medio de la técnica la encuesta.

Criterios de inclusión: conductores de unidades de mototaxis formales del distrito de Nuevo Chimbote, debidamente registrado en la MDNCH.

Criterios de exclusión: unidades de mototaxis informales que no se encuentran registrados en la MDNCH.

3.3.2 Muestra

Fuentes et al. (2020) mencionan que la muestra es una porción de la población que

será seleccionada para recabar información para la investigación. De acuerdo a la necesidad de recolectar información para dar respuesta a la problemática de estudio, la muestra fue de 330 mototaxistas formales del distrito de Nuevo Chimbote, el tamaño de la muestra se determinó con la formula finita detallada en el anexo 2.

3.3.3 Muestreo

Cabezas et al. (2018) mencionan que el muestreo probabilístico se basa en la selección de un grupo de elementos con determinadas características para la muestra. Respecto al método aleatorio simple, quiere decir que los sujetos serán elegidos al azar y todos tienen el mismo grado de probabilidad de elección (Cabezas et al., 2018). En ese sentido, la investigación fue de muestreo probabilístico, aleatorio simple debido que todos los sujetos de la población tuvieron la misma probabilidad de ser seleccionados.

3.3.4 Unidad de análisis

Para la obtención de datos de la investigación se tomó en cuenta la muestra de investigación que consta de choferes de vehículos menores (mototaxis) formales del distrito de Nuevo Chimbote. La unidad de estudio es un conductor mototaxista debidamente registrado en la municipalidad de Nuevo Chimbote.

3.4 Técnicas e instrumento de recolección de datos

Esta investigación se realizó haciendo uso de una encuesta como técnica de recolección de datos con el fin de medir las variables en estudio. Pimienta y De la Orden (2017) consideran a la encuesta como una técnica que toma por instrumento un cuestionario que sirve para obtener información mediante preguntas que tienen por propósito el conocer la opinión de la muestra de estudio.

Por instrumento se hizo uso de un cuestionario que permitió recolectar información acerca de la variable proceso de formalización. Cabezas et al. (2018) argumentan que el cuestionario es un instrumento que está estructurado por un conjunto de preguntas realizadas por el investigador con el objeto de medir la variable en estudio.

3.5 Procedimientos

Para la realización de esta investigación se efectuaron los siguientes procedimientos: el primer procedimiento consistió en las coordinaciones pertinentes con la Municipalidad Distrital de Nuevo Chimbote, requiriendo la autorización por

medio de documentación firmada para realizar el estudio, el segundo procedimiento consistió en la creación del instrumento de recolección de datos, el cuestionario, en el tercer procedimiento se ejecutó o puso en marcha el instrumento en la población delimitada, es decir, se encuestó a los choferes mototaxistas formales en los distintos paraderos registrados en el distrito de Nuevo Chimbote. Y, por último, en el cuarto procedimiento se recopiló, ordenó y analizó la información obtenida del instrumento.

3.6 Método de análisis de datos

Para analizar los datos de esta investigación se realizó el método estadístico descriptivo, contribuyendo a indicar la información que tiene relación con los mecanismos normativos y el proceso de formalización de vehículos menores en el distrito de Nuevo Chimbote. Mediante la estadística descriptiva se logra generar la recopilación, organización, interpretación y análisis de la información obtenida. Posteriormente se realizó un análisis diagnóstico permitiendo conocer la causalidad de la baja formalización de vehículos menores en el distrito de Nuevo Chimbote.

3.7 Aspectos éticos

En base al Código de Ética en Investigación de la Universidad Cesar Vallejo, del 28 de agosto del 2021, RCU N° 0262-2020; para el cumplimiento de las normativas de la investigación es necesario tener en cuenta los aspectos éticos propuestos de la universidad:

Artículo 3°: Principios de ética en investigación

- Autonomía; los autores participantes de esta investigación pueden decidir su participación o retiro del estudio.
- Competencia profesional y científica; los autores poseerán las capacidades y habilidades requeridas para el desarrollo de la investigación, avalando el rigor científico en el proceso del estudio.
- Libertad; los investigadores realizarán el estudio en total autonomía, bajo ninguna atribución política, económica, religiosa u otro tipo.
- Integridad; en la que se actuará con total honestidad en toda la investigación, incluido la presentación de resultados y respetando los protocolos establecidos por el comité de ética.
- Respeto hacia la propiedad intelectual; el investigador respetará los derechos de autoría de otros investigadores, evitando el plagio.

- Responsabilidad; en la que los investigadores tomarán con total responsabilidad y compromiso las consecuencias procedentes del proceso investigativo.

Artículo 9º: De la política antiplagio.

Para su política de antiplagio la universidad Cesar Vallejo propone a efectuar la originalidad de las investigaciones debido a que el plagio es considerado un delito, esta investigación muestra datos propios y recolección de información cuya fuente es citada con las normas estipuladas. Asimismo, se atestigua su originalidad a través del software antiplagio detector de similitudes que corrobora que este que esta investigación no sobrepasa el 25% de similitud.

Artículo 10º: De los Derechos del autor.

El autor tiene la autorización de difundir la investigación en publicación. Asimismo, la UCV promueve el derecho de autor y sanciona el plagio.

IV. RESULTADOS

Objetivo específico 1: Establecer el nivel de valoración de las normas relacionadas con la regularización del transporte público de vehículos menores en el Distrito de Nuevo Chimbote, 2022.

Tabla 1

Nivel de valoración de las normas relacionadas con la regularización del transporte público

Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Óptimo	21	6,4%
Regular	173	52,4%
Deficiente	136	41,2%
Total	330	100,0%

Nota. Tabla realizada por el investigador con los resultados de la base de datos de la investigación.

Tabla 2*Nivel de valoración del proceso de formalización*

Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Óptimo	96	29,1%
Regular	214	64,8%
Deficiente	20	6,1%
Total	330	100,0%

Nota. Tabla realizada por el investigador con los resultados de la base de datos de la investigación.

Tabla 3

Nivel de valoración de las causas de la no formalización

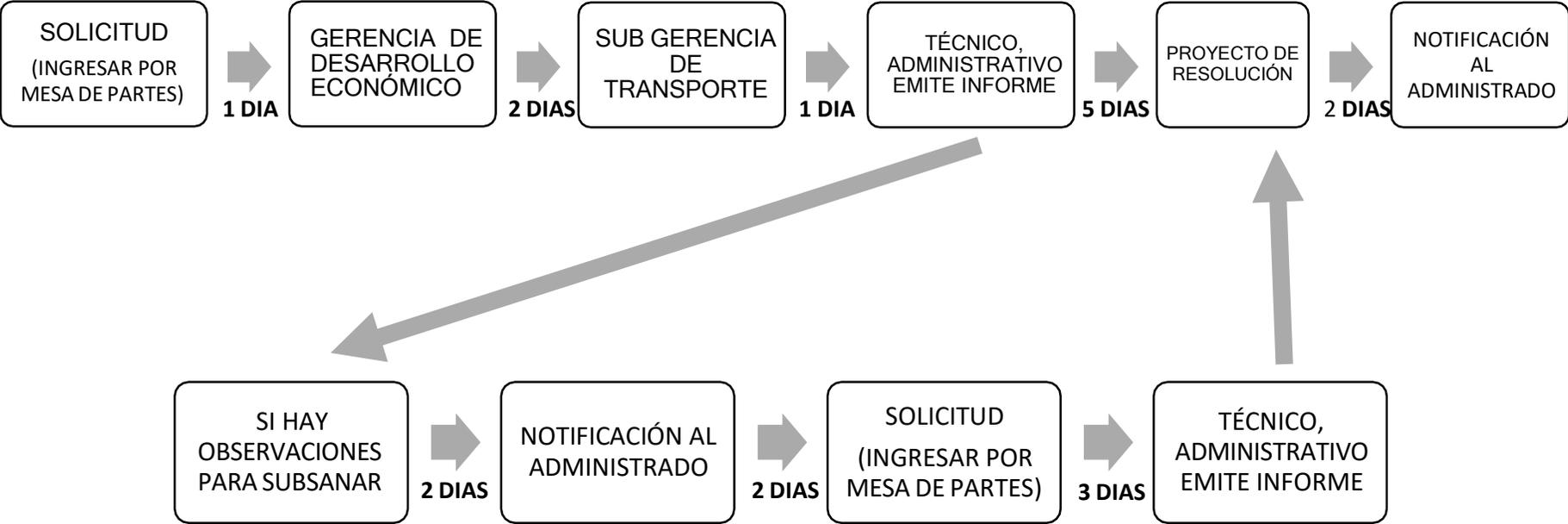
Nivel	Frecuencia	Porcentaje
Óptimo	23	43,9%
Regular	162	49,1%
Deficiente	145	7,0%
Total	330	100,0%

Nota. Tabla realizada por el investigador con los resultados de la base de datos de la investigación.

Objetivo específico 2: Describir el proceso de formalización del transporte público de vehículos menores en el distrito de Nuevo Chimbote, 2022.

Figura 2

Flujograma del procedimiento y tiempo de atención de una solicitud sobre formalización



Descripción: Es posible observar en el diagrama de flujos que la formalización de vehículos menores se inicia con la presentación de una solicitud dirigida al alcalde (también lo dirigen a la Gerencia de Desarrollo Económico, de quien depende la Subgerencia de Transporte), la cual se ingresa por la mesa de partes, el tiempo de demora en esta área, es de un día, luego el documento pasa por la Gerencia de Desarrollo Económico, la cual en un tiempo de 2 días lo deriva a la Subgerencia de Transporte para su atención, ya estando en el área en el tiempo de 1 día se deriva al Técnico Administrativo para su evaluación y emisión de informe en un plazo aproximado de 5 días, luego pasa a la Subgerencia para la elaboración del Proyecto de Resolución en 2 días, luego del cual, elaborado este, se notifica al administrado. Asimismo, si la solicitud es observada por el técnico de la Subgerencia, este es notificado en un tiempo de 2 días, para que el administrado subsane las observaciones en un plazo de 2 días (el administrado puede solicitar ampliación de plazo si así lo amerita), una vez subsanada las observaciones el administrado ingresa su escrito y realiza el mismo recorrido hasta llegar al técnico administrativo quien en un plazo de 3 días emite informe y luego pasa para elaborar el proyecto de Resolución y posteriormente ser notificado al administrado.

Se Advierte que los plazos de demora para la atención de una solicitud de permiso de operaciones y/o Concesión de Uso de Paradero (solicitudes que demandan mayor tiempo y requisitos para su atención) es de 11 días y, que en el caso de ser observados puede ampliarse hasta los 20 días.

DATOS GENERALES			
Numero de ordenanza municipal	Nombre de la institución publica	Municipalidad Distrital de Nuevo Chimbote	
N°016 -2012 MDNCH	Ubicación	Nuevo Chimbote - Santa - Ancash	
	Autoridad	Crecencio Domingo Caldas Egúsqiza	
Objetivo específico 2: Describir el proceso de formalización del transporte público de vehículos menores en el Distrito de Nuevo Chimbote, 2022.			
Normativas del proceso de formalización de vehículos menores			
N° Artículo	Nombre	Objeto	Diagnóstico
Artículo 15°	Permiso de Operación	Autorizar la operación para la prestación de servicio del vehículo menor	Se cumple con las autorizaciones de operaciones de acuerdo a ley
Artículo 17°	Requisitos para obtener el permiso de operación	Requerimientos necesarios para la otorgación del permiso para la prestación de servicio del vehículo menor	Se cumple con el control y la verificación de los requisitos para la obtención del permiso de operación de acuerdo a ley
Artículo 21°	Concesión de uso de paradero	Ceder facultades para el uso del paradero al transportador mediante un certificado de uso	Se efectúa las autorizaciones de manera adecuada para el uso de paraderos de acuerdo a ley
Artículo 23°	Requisitos de concesión de uso de paradero	Requerimientos necesarios para la otorgación del certificado de concesión de uso	Se cumple con el control de los requisitos para la certificación acuerdo a ley
Artículo 27°	Credencial de Conductor de vehículo Menor	Documento que acredita al conductor asociado del vehículo menor a poder circular	Se cumple con el control en las acreditaciones de credenciales de acuerdo a ley
Artículo 28°	Requisitos de Credencial de	Requerimientos necesarios para el	Se cumple con el control de los

	Conductor	otorgamiento de credencial	requisitos para la obtención de las credenciales de conductor por las autoridades correspondientes
Artículo 30°	Registro de Transportadores	Inscripción e información de los transportadores asociados ante las autoridades	Se cumple con el registro de los transportadores asociados por parte de la subgerencia de transporte y seguridad vial
Artículo 31°	Registro de conductores	Registro de la información del conductor	Se cumple con el registro de los conductores por parte de la subgerencia de transporte y seguridad vial
Artículo 32°	Registro de Vehículos	Registro de la información del vehículo menor	Se cumple con el registro de vehículos menores
Artículo 58°	Paraderos de vehículos menores	Autorización para el uso del paradero de vehículos menores asociados	Se cumple con el proceso para brindar la autorización del paradero
Artículo 60°	Señalización y características de los paraderos	Requisitos para la autorización del uso de paraderos de vehículos menores	Se cumple con el control de los requisitos de señalización de paraderos

NOTA: Cuadro realizado por el autor tomando en cuenta la revisión de la normativa vigente y aplicable a las Asociaciones de Vehículos Menores necesarias para lograr su formalización

Objetivo específico 3: Identificar las causas que generan la no formalización de vehículos menores en el distrito de Nuevo Chimbote, 2022.

Tabla 4

Causas de la no formalización de vehículos menores

Causas	Porcentaje
Poca difusión	50.0%
Desconocimiento de los beneficios	49.4%
Incremento de conductores menores de edad	43.9%
Poca capacidad económica	43.6%
Presencia de corrupción	43.0%
Nivel de educación de los conductores	39.7%

Nota. Tabla realizada por el investigador con los resultados de la base de datos de la investigación. Según la tabla 2 se muestra que entre las causas para la no formalización de los transportistas la de mayor porcentaje es la poca difusión (50%) por parte de las autoridades sobre la formalización, la segunda causa más relevante es la causa por desconocimiento de los beneficios (49.4%) que brinda la formalidad, la tercera es el gran número de conductores menores de edad (43.9%), la cuarta causa es la poca capacidad económica (43.6%) para la realización de los trámites, como quinta causa es que las autoridades encargadas de hacer cumplir las leyes incentivan la no formalización mediante la corrupción (43%) y la última causa es la que tiene que ver con el nivel de educación (39.7%) de los choferes de vehículos menores.

Objetivo general: Establecer los mecanismos normativos que favorecerán el proceso de formalización de vehículos menores en el Distrito de Nuevo Chimbote, 2022.

Se propone los siguientes mecanismos normativos para ser tomados en cuenta por el área de transportes de la Municipalidad Distrital de Nuevo Chimbote, para que puedan ser incorporados y/o modificados en las normas existentes.

- a) **Respecto al nivel de valoración de las normas.** - Deberán ser considerados 3 permisos en un solo artículo, con la finalidad de que la valoración por las normas se eleve, haciéndolo más sencillo y abreviado. La redacción de dicho artículo sería de la siguiente manera:

Permiso de Operación, Concesión de Uso de Paradero, Señalización

Características: “La Subgerencia de Transporte Urbano y Transito, será la encargada de autorizar el Permiso de Operación, Concesión de Uso de Paradero, Señalización y Características para la prestación del servicio especial de vehículos menores al transportador, mediante acto resolutivo, previa evaluación de requisitos (los cuales operan para todos), e informe técnico de procedencia, necesarios para su aprobación”.

- b) **Respecto al Proceso de formalización.** – La Subgerencia de Transporte Urbano y Transito de la Municipalidad Distrital de Nuevo Chimbote, deberá proponer realizar una modificación a la Ordenanza Municipal 019-2017-MDNCH – que aprueba el Texto Único de Procedimientos Administrativos TUPA, con la finalidad de poder rebajar el costo de derecho de trámite para el Permiso de Operación, Concesión de Uso de Paradero, Señalización y Características (los 3 procedimientos deberán ser considerados en uno solo porque resulta más simple y económico), cuando los transportadores, buscando formalizarse, realizan su trámite por primera vez y, de esa manera hacerlo más accesible en el inicio.

NRO DE ORDEN.	DENOMINACION DEL PROCEDIMIENTO Y BASE LEGAL	NUMERO Y DENOMINACION		FFORMULARIO /CODIGO/ UBICACION	% UIT	s/
5.2.1	Permiso de Operación para prestar el servicio especial de transporte de pasajeros o carga en vehículos menores, Concesión de Uso de Paradero, Señalización y Características (primera vez)	10	Derecho de tramite	FUT	0.17	8.41

c) **Respecto a las causas de la no formalización.** - La Municipalidad Distrital de Nuevo Chimbote, deberá modificar la edad del conductor para la obtención de la credencial del conductor de vehículo menor, debiendo señalarse que la edad mínima será de 16 años. La redacción de dicho artículo sería de la siguiente manera:

Credencial del Conductor de Vehículo Menor

“La credencial del conductor, consiste en el documento otorgado por el transportador autorizado por la Municipalidad, a favor de los conductores asociados, por el cual quedara acreditado a la asociación y/o empresa a la que pertenecen y su vigencia será de dos (02) años. Esta credencial se extenderá a los mayores de 18 años y de manera excepcional a los mayores de 16 años (en concordancia a lo dispuesto en el código civil - artículos 42° y 46°)”.

Para que este artículo pueda aplicarse y tener éxito en su objetivo o finalidad, la Subgerencia de Transporte de la Municipalidad Distrital de Nuevo Chimbote, deberá coordinar con sus pares de la Gerencia de Transporte de la Municipalidad Provincial del Santa para hacer una campaña en la provincia, donde se difunda que podrán obtener su Licencia de Conducir de la Municipalidad Provincial (por su competencia solo las Municipalidades Provinciales pueden expedir licencias para conductores de vehículos menores), las personas mayores de 16 años casadas o que tengan un título oficial que les permita ejercer una profesión u oficio, con plena capacidad de sus derechos civiles, de conformidad a lo prescrito en los artículos 42 y 46 del Código Civil.

De esta manera estarían brindando una respuesta de carácter social - normativo y ayuda a un gran sector de la población que son menores de edad que conducen vehículos menores y que podrían encontrarse dentro de estas excepciones.

V. DISCUSIÓN

En el presente apartado se discutirá los resultados obtenidos en el estudio, este análisis se basará en la comparación con hallazgos de otros estudios similares y con los enfoques o teorías de los diferentes autores.

En esta investigación el objetivo específico 1 buscó establecer el nivel de valoración de las normas relacionadas con la regularización del transporte público de vehículos menores en el Distrito de Nuevo Chimbote, resultando que el 52.4% de conductores mototaxistas valoró las normas relacionadas con la regularización del transporte público de vehículos menores, en un nivel regular. De acuerdo con el proceso de formalización fue valorado también como regular por el 64.8% de choferes encuestados y las causas de valoración es percibida en un nivel regular según el 49.1%.

Este hallazgo quiere decir que las normativas vigentes respecto a la circulación de mototaxistas, no son lo suficientemente claras, explícitas o van en contravía de la realidad social, por lo tanto, el conductor lo percibe como exigua y opta por la informalidad, asimismo los beneficios que ofrece la formalización pueden resultarles poco relevantes, por eso u otros motivos es que valoran el proceso de formalización y las causas de la formalidad de choferes de mototaxis como regulares.

Estos resultados se manifiestan en la investigación realizada por García (2019) quien concluyó que las entidades públicas tienen deficiencias en su gestión en el área de transporte público a nivel local, ya que dependen fuertemente de las decisiones que se tomen a nivel central, dejando de lado las problemáticas prevaecientes propias del ámbito local de transporte. Es decir, no consideran las causales de informalidad propias de la localidad o ámbito donde se encuentra por lo que la problemática persiste en el tiempo sin solución alguna. Además, lo que se refiere a la construcción de vías específicas para vehículos menores, los

entrevistados refirieron que lo toman como un proyecto de moda y no como un servicio de mejora para la circulación de este tipo de medio de transporte.

Al respecto, Pérez et al. (2019) menciona que los mecanismos normativos son formalidades establecidas con el fin de minimizar los accidentes de vehículos, el transporte de artículos ilegales o actos ilícitos usando por medio un vehículo en estado de informalidad. Gierl et al. (2022) agrega que las normativas proporcionan disposiciones uniformes para mejorar la seguridad vial y la protección a los peatones

En tal sentido, al analizar los resultados anteriores se aprecia que la decisión de formalización de los transportistas de mototaxis está influenciada por la calidad de las normas que las gestionan, por lo tanto, su importancia recae en la desafiante tarea que tienen las autoridades en desarrollar y hacer cumplir las normativas que regulan el transporte y al mismo tiempo garantizar la seguridad pública

En concordancia con el objetivo específico 2 que buscó describir el proceso de formalización del transporte público de vehículos menores en el Distrito de Nuevo Chimbote, este demuestra que desde que ingresa la solicitud a la institución edil, esta pasa por 3 áreas y tiene un promedio de 11 días para su respuesta y/o 20 días en el caso de presentar observaciones para ser subsanadas. Así también, resultó que las normativas que la conforman según el número de ordenanza municipal N° 016 -2012 descritas en sus diferentes artículos son: la expedición del permiso de operaciones para que los vehículos de una Asociación de Vehículos Menores pueda operar, los requisitos que se necesitan para obtener el permiso de operaciones, requisitos al transportador para que puedan obtener la concesión de uso de paradero, credencial que identifica y permite al conductor circular, la inscripción en la municipalidad de los conductores, el registro de la información del conductor, registro de la información del mototaxi, y requisitos para uso de paraderos.

Por lo tanto, se interpreta que el proceso de formalización como herramienta que busca promover la formalización del transporte terrestre y la seguridad vial, es un propulsor de desarrollo y progreso en beneficio de los ciudadanos, este proceso está normado y conformado por una serie de etapas que deben cumplirse para lograr la formalización.

Estos hallazgos se complementan con el estudio de Ruiz (2021) quien concluyó

que el plan regulador y los reglamentos administrativos del transporte influyen en los aspectos formales para la circulación del transporte público. Además, estableció que los procesos de formalización como son: el permiso de circulación, habilitación del transporte, habilitación del conductor, y paraderos autorizados, se asocian con las herramientas administrativas.

En concordancia, Maierhofer et al. (2020) Dice que las fases de formalización es dividido en 4 pasos: el primero consta de extraer las reglas relacionadas con el transporte de fuentes legales, el segundo paso se basa en la concreción de las normas extraídas, por tercer paso se refiere al uso de funciones, predicamentos y proposiciones para evaluar los escenarios de formalización vehicular, y por último paso se da a la creación de fórmulas temporales que permitan brindar la formalización vehicular. Por lo tanto, este autor interpreta que el proceso de formalización debe abreviarse en 4 fases, a diferencia del que se da en la municipalidad de Nuevo Chimbote que dispone de 8 pasos, siendo este más extenso y minucioso en cada proceso. Sería apropiado considerar las fases que propone Maierhofer, para volverlo más accesible y menos exigente tal como lo dispone el municipio de Nuevo Chimbote.

En tal sentido, al analizar los hallazgos anteriores se interpreta que el problema de la informalidad resulta complejo dado que a pesar de que la formalización y las normas de tránsito están hechas para garantizar la seguridad y responsabilidad de los conductores, esta sigue prevaleciendo. La informalidad y las infracciones de tráfico siendo intencionales o no son una amenaza para la sociedad, donde no solo ponen en riesgo al infractor sino también a los peatones.

De acuerdo con el objetivo específico 3, buscó identificar las causas que generan la no formalización de vehículos menores, resultando que entre las causas más recurrentes están la poca difusión sobre la formalización del transporte público (50%), el desconocimiento de los beneficios de la formalización (49.4%), la gran circulación de conductores de mototaxis menores de edad (43.9%), el estrato social que poseen los conductores (43.6%) provoca no contar con los recursos económicos para la formalización, la corrupción por parte de las autoridades encargadas que incentivan la no formalización (43%) y el nivel de educación de los conductores (39.7%).

Esto quiere decir que la informalidad en el transporte de mototaxistas está envuelto

por cierta burocracia que existe en la entidad en los procesos de trámites que tienen que cumplir los conductores, además de la poca difusión de los beneficios o importancia de trabajar en la formalidad; el desconocimiento fomenta el poco interés. Aunado a ello, la prestación de servicio de mototaxi ha sido visto como una salida laboral para jóvenes menores de edad que buscan empleo o una entrada económica rápida, que por no cumplir la mayoría de edad la ley no le permite trabajar ni mucho menos formalizarse en un empleo.

Estos hallazgos se complementan con la investigación de Tume (2019) quien concluyó que las políticas normativas establecidas en cada una de las etapas de formalización del medio de transporte público están envueltas por la burocracia, no se cumple con los tiempos en cada uno de los procedimientos, hay poca o ineficiente supervisión lo que convierte a una gestión municipal sin dinamismo. Estos elementos pueden ser el origen de desmotivación y causales de la no formalización de vehículos menores. Así también, Fernández (2019) en su estudio encontró que los factores socioeconómicos tienen incidencia en la informalidad de los conductores de vehículos menores, en tanto, se sienten satisfechos con el ingreso monetario diario que les permite solventar sus necesidades económicas del día a día, por ende, se mantienen en esa ruta.

Además, concuerda con la información dada por la ITF Global (2022) que anunció que el sistema informal de transporte público está dado por un sistema de metas, esto quiere decir que los choferes informales diariamente tienen que cumplir con un monto económico objetivo con el que deberán cubrir mínimamente el costo de alquiler del vehículo. Por ende, el costo de los pasajes o ganancia diaria de este servicio tiene que poder cubrir gasto de alquiler, de combustible, de mantenimiento vehicular, sobornos a policías, entre otras vicisitudes; además del dinero que les tiene que quedar para llevar a casa o cubrir sus necesidades económicas de supervivencia. Venter, et al. (2019) agrega que las autoridades deben promover la integración y mejora del tránsito informal y formal, brindando facilidades en el proceso, tarifas e impuestos a fin de contribuir en la formalización.

Bajo esa línea, el análisis de los párrafos anteriores permite interpretar que la informalidad del transporte público no es únicamente un problema del conductor o interesado, sino que también tiene que ver con políticas y reglamentos institucionales que no cumplen con la expectativa del usuario o difieren de la

realidad en la que se desenvuelve.

En este estudio el objetivo general buscó establecer los mecanismos normativos que favorecen el proceso de formalización de vehículos menores en el Distrito de Nuevo Chimbote, describiéndose que los mecanismos normativos que se proponen son los siguientes:

Deberán ser considerados 3 permisos en un solo artículo, con la finalidad de que la valoración por las normas se eleve, haciéndolo más sencillo y abreviado. La redacción de dicho artículo comprendería los siguientes permisos: a) Permiso de Operación, b) Concesión de uso de Paradero y c) Señalización

Respecto al proceso de formalización se tendrá que realizar una modificación a la Ordenanza Municipal 019-2017- MDNCH - que aprueba el Texto Único de Procedimientos Administrativos TUPA, con la finalidad de poder rebajar el costo de derecho de trámite y de acuerdo con las causas de la no formalización la Municipalidad Distrital de Nuevo Chimbote, deberá modificar la edad del conductor para la obtención de la credencial del conductor de vehículo menor, debiendo señalarse que excepcionalmente (sujeta a dos condiciones) la edad mínima será de 16 años.

Estos resultados se complementan con el estudio de García (2019) quien concluyó que las entidades públicas tienen deficiencias en su administración en el área de transporte público a nivel local, ya que dependen fuertemente de las decisiones que se tomen a nivel central, dejando de lado las problemáticas prevalecientes propias del ámbito local de transporte. Teóricamente se respalda en Pérez et al. (2019) quien menciona que los mecanismos normativos son formalidades establecidas con el fin de minimizar los accidentes de vehículos, el transporte de artículos ilegales o actos ilícitos usando por medio un vehículo en estado de informalidad.

Tal descripción se sustenta en la información del diario digital El Peruano (2022) quien argumenta que el artículo 37° dicta que es obligación del transporte autorizado disponer del seguro SOAT o CAT al día, que el vehículo tenga adherido el sticker de "vehículo autorizado", los conductores deberán vestir con uniforme de acuerdo a las especificidades que dicta el municipio, el vehículo debe disponer de la placa de rodaje, la obligatoriedad de capacitarse anualmente sobre educación vial por parte de los choferes, entre otros aspectos. Asimismo, el artículo 38° dispone que los conductores deberán portar obligatoriamente licencia de conducir,

tarjeta de propiedad, seguro contra accidentes, documento de identidad y TIV del transporte, además, colaborar con el inspector municipal facilitando los documentos requeridos, hacer uso de paraderos debidamente autorizados, conducir solo aquellos vehículos que están habilitados para el servicio, transportar no más del número de personas autorizadas en la tarjeta de propiedad, y otros aspectos.

En tal sentido, bajo los resultados y teorías sobre la que se discutió en los párrafos anteriores, se interpreta que la formalización está representada por aspectos legales, por los cuales los vehículos operarán, rigiéndose a las normas en todo momento, además, sirve para determinar si un vehículo se encuentra seguro y en óptimas condiciones para poder transitar de manera segura. De esta manera la formalización contribuye a la interacción entre los diferentes usuarios de la vía, desde el aspecto de reordenar la cultura vial hasta el allanamiento de las reglas de conducción y transporte.

VI. CONCLUSIONES

Primera: Se concluye que las normativas vigentes respecto a la circulación de mototaxistas no son lo suficientemente claras, explícitas o van en contravía de la realidad social, por lo tanto, el conductor lo percibe como exigua y opta por la informalidad, asimismo los beneficios que ofrece la formalización pueden resultarles poco relevantes, por ello es que el nivel de valoración de las normas relacionadas con la regularización del transporte de vehículos menores es regular.

Segunda: Los mecanismos normativos del proceso de formalización están compuestos por una serie de solicitudes como son, el permiso de operación que ha sido percibido por los conductores como un procedimiento rápido ya que su tiempo de demora es de solo 11 días en promedio, sin embargo, los requisitos que se exigen para obtener ese permiso están compuesto por una larga lista de requerimientos lo que hace que los conductores lo perciban como demasiado engorroso y que muchas veces está marcada por la burocracia. Los requisitos de licencia de uso de paradero que a través de un certificado autoriza su uso como parada de mototaxis también es considerado un procedimiento algo complejo, de la misma forma los requisitos que se exigen para la obtención de la credencial vehicular. Sin embargo, el registro de conductores, registro de vehículos y registro de transportadores ha sido catalogado como un proceso de fácil acceso. De manera similar, los requisitos de estructura de paraderos y señalización de los paraderos, son simples pasos y de fácil cumplimiento. En definitiva, se concluye que los requisitos más demandantes de todo el proceso de formalización son el permiso de operación, la concesión de uso de paradas y el requisito de credencial de conductor, por lo tanto, los conductores lo perciben como largos, engorrosos, de difícil acceso y en muchos casos las causantes de que se opte por la informalidad.

Tercera: Las causas más recurrentes que generan la no formalización de vehículos menores son la poca difusión sobre la formalización del transporte público, el desconocimiento de los beneficios de la formalización, la gran circulación de conductores de mototaxis

menores de edad, el estrato social que poseen los conductores provoca no contar con los recursos económicos para la formalización, la corrupción por parte de las autoridades encargadas que incentivan la no formalización y el nivel de educación de los conductores. Lo que permite apreciar que la prestación de servicio de mototaxis ha sido visto como una salida laboral para jóvenes menores de edad que buscan empleo o una entrada económica rápida, que por no cumplir la mayoría de edad la ley no le permite trabajar ni mucho menos formalizarse en un empleo.

Cuarta: El objetivo general de este estudio fue establecer los mecanismos normativos que favorecerán el proceso de formalización de vehículos menores en el Distrito de Nuevo Chimbote, en la que se propuso considerar tres normas para un solo artículo con el fin de que estas normas en vez de ser largas y difícil entendimiento, sean sencillas y abreviadas, así como, el considerar el rango de edad del conductor para formalizarse, siendo desde los 16 años. Por todo ello, se concluye que, si se considerara estas propuestas, probablemente ayude a minimizar el nivel de informalidad que prevalece en el distrito de Nuevo Chimbote

VII. RECOMENDACIONES

Primera: Se recomienda al equipo del área encargada de la formalización del transporte público de vehículos menores de la Municipalidad de Nuevo Chimbote realizar periódicamente campañas de educación al usuario sobre las normativas y beneficios de la formalidad del transporte de mototaxis, con el objetivo de aumentar el nivel de conocimiento y motivar a los choferes interesados a circular en la formalidad. Se sugiere que estas campañas se realicen cerca a los paraderos informales, para aprovechar una comunicación directa con los choferes que optan por trabajar en la informalidad.

Segunda: Se sugiere a las autoridades locales encargadas del área de formalización de transporte de vehículos menores coordinar de forma simultánea temas urbanos sobre la formalización del transporte, de manera que los procesos se adapten a la realidad social y urbana, permitiendo tener una mirada integral sobre las formas de transporte y el espacio donde opera, así como detectar posibles desfases o falencias que puedan existir en los procedimientos de trámites para la formalización, lo que puede ser promoción de la no formalidad, y en base a ello proponer mejoras en los procedimientos de formalización, para una mejor prestación de servicio a los conductores interesados.

Tercera: A la subgerencia de transporte realizar un control interno de los procedimientos de trámites en la formalización de transporte público de vehículos menores en la municipalidad, con el objeto de detectar los posibles errores de gestión que hacen que los usuarios lo califiquen como actos burocráticos, y a partir de ello crear estrategias de mejora en la atención a los actos tramites de formalización del transporte público. Así también una recomendación para el área de transporte, podría ser que se incorpore en una norma municipal los mecanismos normativos obtenidos en el estudio a fin de incrementar el número de vehículos menores formalizados en el distrito

Cuarta: se sugiere al subgerente del área de transporte de vehículos menores, controlar de forma intensa a los supervisores encargados de vigilar que los paraderos y choferes mototaxistas cumplan con las leyes y normativas

vigentes de formalización, con el objetivo de reducir los actos de corrupción que son percibidos por los choferes mototaxistas, que prefieren sobornar a los servidores de la entidad en vez de cumplir con las legalidades del caso, fomentando el aumento de la informalidad. Por lo tanto, se recomienda agregar y profundizar la inspección a los propios supervisores.

Quinta: a los futuros investigadores interesados en el tema de gestión pública relacionados con las normativas y procesos de formalización de transporte, realizar estudios referentes a las normativas vigentes y procedimientos de formalización, así como propuestas para el mejoramiento de los actuales procesos.

REFERENCIAS

- Ancas, H. (2020). *Propuesta de modelo tecnológico de aplicación web para optimizar la gestión de procesos en el transporte de vehículos menores - Municipalidad de San Antonio, 2020*. [Tesis de maestría, Universidad Cesar Vallejo, Lima]. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/47042>
- Anderson, K., Bordenkircher, B., O'Neil, R., & Scott, S. (2019). *Governing Micro-Mobility: A Nationwide Assessment of Electric Scooter Regulations*. Transportation Research Board. https://www.sandag.org/resources/bikeshare/pubs/2019_TRB_Governing_Micro-mobility.pdf
- Arias, J. y Covinos, M. (2021). *Diseño y Metodología de la Investigación*. Enfoques Consulting EIRL.
- Asociación Automotriz del Perú. (2021). *Tenencia de bienes de transporte aumentó en tercer trimestre de 2021*. <https://aap.org.pe/inei-enaho-motos-aumenta-vehiculos-mototaxis-morisaki-aap/>
- Banco de Desarrollo de América Latina. (2018). *TransMiCable, el nuevo transporte masivo e inclusivo que mejorará la movilidad en Bogotá*. <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2018/12/transmicable-el-nuevo-transporte-masivo-e-inclusivo-que-mejorara-la-movilidad-en-bogota/>
- Bernal, J. (2021). El autoempleo en el transporte informal como forma de exclusión social: el caso de los mototaxistas del municipio de Chimalhuacán. *Revista análisis económico*, 36(93), 141-158. <https://doi.org/10.24275/uam/azc/dcsh/ae/2021v36n93/Bernal>
- Bin, A., Derler, P., Mehdipour, N. y Radboud, T. (2022). How should autonomous vehicles drive? Policy, methodological, and social considerations for designing a driver. *Humanities and Social Sciences Communications*, (9), 299. <https://doi.org/10.1057/s41599-022-01286-2>
- Bocarejo, J. y Urrego, L. (2022). The impacts of formalization and integration of public transport in social equity: The case of Bogota. *Research in Transportation. Business & Management*, (42), 100560. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2020.100560>
- Bolívar, L. y Vilca, D. (2020). *Diseño del terminal terrestre interprovincial e internacional al altiplano, para contribuir a la formalización y ordenamiento del*

- transporte de pasajeros en la ciudad de Tacna – 2020*, [Tesis de titulación, Universidad privada de Tacna, Tacna, Perú]. Repositorio UPT. <https://repositorio.upt.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12969/1650/Arana-Gonzales-Javier.pdf?sequence=1>
- Bossons, J., Makuch, S., Palmer, J. & Quance, P. (1984). Regulation by municipal licensing. Published for the Ontario Economic Council by University of Toronto Press. <https://doi.org/10.3138/9781442632264>
- Burgos, S. (2016). El mototaxismo: un medio de transporte urbano como alternativa económica en san Juan de Pasto. *Revista de sociología*, 5, 11-17. <file:///C:/Users/USER/Downloads/3527-Texto%20del%20art%C3%ADculo-12291-1-10-20170718.pdf>
- Cabezas, E., Naranjo, D. y Torres, J. (2018). *Introducción a la Metodología de la Investigación Científica*. Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE. <http://repositorio.espe.edu.ec/jspui/bitstream/21000/15424/1/Introduccion%20a%20la%20Metodologia%20de%20la%20investigacion%20cientifica.pdf>
- Custodio, E. (2020). *Gestión municipal del servicio de transporte menor en los distritos de Pachacámac y Comas en el 2020*. [Tesis de maestría, Universidad Cesar Vallejo, Lima]. Repositorio UCV. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/46606>
- Devalla, J. (2018). Who violates traffic rules? *Journal of the Australasian College of Road Safety*, 29(2), 50-53. <https://search.informit.org/doi/10.3316/informit.701542758877951>
- El Peruano. (2022, 10 de febrero). Ordenanza que aprueba el plan regulador del servicio de transporte público de pasajeros y carga en vehículos menores del distrito de Mi Perú. *Diario Oficial El Peruano*. <https://busquedas.elperuano.pe/download/url/ordenanza-que-regula-el-servicio-de-transporte-publico-espec-ordenanza-no-092-mdmp-2037787-1>
- Fernández, D. (2019). *Bienestar en la economía informal: un estudio de caso del transporte de motos en el área metropolitana de Barranquilla*. [Trabajo de grado, Universidad del Norte, Barranquilla]. <http://hdl.handle.net/10584/10114>
- Fuentes, D., Toscano, A., Malvaceda, E., Diaz, J. y Diaz, L. (2020). Metodología de la investigación: conceptos, herramientas y ejercicios prácticos en las ciencias administrativas y contables. Editorial Universidad Pontificia Bolivariana.

- García, C. (2019). *La gestión del transporte urbano una oportunidad para un modelo integrado de transporte en Santiago de Chile* [Tesis de magister, Universidad Católica de Chile]. <https://estudiosurbanos.uc.cl/wp-content/uploads/2019/08/TESIS-CGB.pdf>
- Gierl, M., Kriesten, R., y Sax, E. (2022). Security Assessment Prospects as Part of Vehicle Regulations. *Computer Safety, Reliability, and Security*, (13415), pp 97 - 109. https://doi.org/10.1007/978-3-031-14862-0_6
- Hernández, R, Fernández, R. y Batista, P. (2014). *Metodología de la investigación* (6°ed). McGraw - Hill. <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigación.pdf>.
- ITF Global. (2022). El sistema de bus de tránsito rápido (BRT) y la formalización del transporte público informal. https://issuu.com/itf_rpc/docs/brt_negotiating_es/s/11834755
- izaldi, A., Keinholz, J., Huber, M., Immler, F., Althoff, M. y Nipkow, T. (2017). Formalising and Monitoring Traffic Rules for Autonomous Vehicles in Isabelle/HOL. *Integrated Formal Methods*, (10510), 50-66. https://doi.org/10.1007/978-3-319-66845-1_4
- Kelsen, H. (1994). Teoría general de las normas. Editorial Trillas, S.A. https://www.academia.edu/32807514/Kelsen_H_Teoria_General_de_Las_Normas_pdf
- Kerzhner, T. (2022). Formalization of East Jerusalem public transport: Mobility, politics and planning. *Journal of Transport Geography*, (105). <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.103463>
- Klemens, E., Gressenbuch, L. y Alois K. (2020). Formalizing Traffic Rules for Machine Interpretability. IEEE 3rd Connected and Automated Vehicles Symposium (CAVS), 1-7. <https://doi.org/10.1109/CAVS51000.2020.9334599>
- Ley N° 27189. Ley de Transporte Público especial de Pasajeros en Vehículos Menores (25 de octubre de 1999). <https://docs.peru.justia.com/federales/leyes/27189-oct-25-1999.pdf>
- Maierhofer, S., Rettinger, A., Mayer, E. y Althoff, M. (2020). Formalization of Interstate Traffic Rules in Temporal Logic. IEEE *Intelligent Vehicles Symposium (IV)*, 752 -759. <https://doi.org/10.1109/iv47402.2020.9304549>
- Meza, U. (2020). *Impacto de la gestión municipal en la calidad del servicio del*

transporte público de vehículos menores autorizados en el distrito de Santa Anita 2020 [Tesis de maestría, Universidad Cesar Vallejo, Lima]. Repositorio UCV. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/57022>

Municipalidad Distrital del Santa (2022, 31 de enero). Alcalde participa en capacitación de seguridad vial para conductores de vehículos menores. <http://www.munidistsanta.gob.pe/nota201817.html>

Nel, L. (2010). *Metodología de la investigación*. Empresa Editora Macro E.I.R.L.

Odar, J. (2019, 2 de abril). Transporte terrestre informal mueve hasta S/200 mlls. al año. *El Comercio*. <https://elcomercio.pe/lima/transporte/transporte-terrestre-informal-mueve-s-200-mlls-ano-noticia-622844-noticia/>

Pek, C., Zahn, P. y Althoff, M. (2017). Verifying the safety of lane change maneuvers of self-driving vehicles based on formalized traffic rules. *IEEE Intelligent Vehicles Symposium* (IV), 1477-1483. <https://doi.org/10.1109/IVS.2017.7995918>

Pérez, A., Castro, F., López, G. y Garnica, P. (2019). Importancia de la regularidad superficial en las vías terrestres. Instituto Mexicano del Transporte. *Publicación bimestral de divulgación externa*. (177), 2. <https://imt.mx/resumen-boletines.html?IdArticulo=481&IdBoletin=177>

Pimienta, J. y De la Orden, A. (2017). *Metodología de la investigación*, (3ra. ed.). Pearson Educación.

Pinedo, J. (2018, 15 de abril). Mototaxis en el reino del caos y la informalidad. *El Correo*. <https://diariocorreo.pe/edicion/lima/mototaxis-en-el-reino-del-caos-y-la-informalidad-813537/?ref=dcr>

Plan 10604, 2017. Proyecto: "Reglamento de vehículos menores; del servicio de transporte público especial; de pasajeros, carga, uso particular y otros del distrito de imperial". https://www.peru.gob.pe/docs/PLANES/10604/PLAN_10604_2017_pot.pdf

Plataforma digital única del Estado Peruano. (2022, 14 de setiembre). *Solicitar autorización para prestar servicios de transporte con vehículos menores*. <https://www.gob.pe/27634-solicitar-autorizacion-para-prestar-servicios-de-transporte-con-vehiculos-menores>

Rabossi, F. (2019). Os caminhos da informalidade. *Social Antropol*, 9(3). <https://doi.org/10.1590/2238-38752019v934>

- Radio Santo Domingo. (2021, 5 de julio). *Nuevo Chimbote: municipio anuncia campaña de formalización de mototaxistas*. <https://radiorsd.pe/noticias/nuevo-chimbote-municipio-anuncia-campana-de-formalizacion-de-mototaxistas>
- Rayle, L. (2017). *Bus Rapid Transit as Formalization: Accessibility Impacts of Transport Reform in Cape Town, South Africa*. [Doctoral thesis, University of California, Berkeley]. <https://escholarship.org/uc/item/5vx1368b>
- Ruiz, F. (2021). *Herramientas de gestión y la formalización del transporte público en la Región La Libertad – 2021* [Tesis de maestría, Universidad Cesar Vallejo, Trujillo]. Repositorio UCV. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/67204/Ruiz_ZFH-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Salgado, A. (2007). Investigación cualitativa: diseños, evaluación del rigor metodológico y retos. *Liberabit*, 13(13). 71-78. <http://www.scielo.org.pe/pdf/liber/v13n13/a09v13n13.pdf>
- Smart, A. y Smart, J. (2017). Formalization as confinement in colonial Hong Kong. *International Sociology*, 32(4), 437-453. <https://doi.org/10.1177/0268580917701603>
- Superintendencia de transporte terrestre de personas, carga y mercancías. (octubre del 2021). Compendio normativo de transporte. SUTRAN. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1776785/Compendio%20Normativo%20Transporte.pdf.pdf?v=1634941942>
- Theerakosonphong, K. y Amornsiriphong, S. (2022). The interplay of labor and capital perspectives on formalization approaches: motorcycle taxi drivers in Bangkok. *Heliyon*, (8), 3. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2405844022003498>
- Torres, J. y Cruz, T. (2018). Public transport of bus passengers, an approach from public policy. *Revista de Estudios Territoriales*, 20(2), 57-72. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40158030007>
- Tune, M. (2019). *Modificación del artículo 59,4 del D.S. N° 017–2009–MTC y su incidencia en el debido proceso para la formalización del transporte público en la Municipalidad Provincial de Piura, 2018*. [Tesis de titulación, Universidad Cesar Vallejo, Piura]. Repositorio UCV. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/36690>

- Valdez, E., Saca, I., Guevara, J. y Aybar, J. (2018). *Calidad en el Servicio al Cliente en el Transporte Público Urbano en la Provincia del Cusco* [Tesis de maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima]. <https://www.proquest.com/openview/e48097e55d2ab5e23d655c221d949d2d/1?pq-origsite=gscholar&cbl=18750&diss=y>
- Ventura, J. (2017). ¿Población o muestra? Una diferencia necesaria. *Revista Cubana de Salud Pública*, vol.43, (3), 648-349. http://scielo.sld.cu/scielo.php?pid=s086434662017000400014&script=sci_arttext&tlng=en
- Venter, C., Mahendra, A. y Hidalgo, D. (201). From Mobility to Access for All: Expanding Urban Transportation Choices in the Global South. Working Paper. Washington, DC: World Resources Institute. <https://www.sipotra.it/wp-content/uploads/2019/05/From-Mobility-to-Access-for-All-Expanding-Urban-Transportation-Choices-in-the-Global-South.pdf>
- Villar, J. (2021). Modernización del transporte público en la periferia urbana: ¿el fin del transporte informal? Caso de estudio: sistema de cable aéreo Transmicable en la localidad de Ciudad Bolívar, Bogotá - Colombia. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 13. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.013.e20190367>
- Wang, X., Pillmayer, C. y Althoff, M. (2022). Learning to Obey Traffic Rules using Constrained Policy Optimization. IEEE 25th International Conference on Intelligent Transportation Systems (ITSC), pp. 2415-2421. doi: 10.1109/ITSC55140.2022.9921880.

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de operacionalización de variables

Variable de estudio	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Escala de medición
Variable 1: Mecanismos Normativos que favorecen el proceso de formalización	Los mecanismos normativos son formalidades establecidas con el fin de minimizar los accidentes de vehículos, el transporte de artículos ilegales o actos ilícitos usando por medio un vehículo en estado de informalidad (Pérez et al., 2019)	Los mecanismos normativos serán descritos a través de un análisis documental por medio de una guía, detallándose, la ley, normativas y disposiciones administrativas respecto al transporte público de vehículos menores en el distrito de Nuevo Chimbote.	Normas relacionadas con la regularización	Grado de información de las normas	Ordinal
				Beneficios de las normas	
				Calidad de servicios ofrecidos por el estado	
				Carga tributaria (impuestos)	
			Proceso de formalización	Número de requisitos para permiso de operación	
				Tiempo de demora de la solicitud	
				Grado de dificultad del procedimiento	
				Valor monetario del derecho al trámite	
			Causas de la no formalización	Número de paraderos autorizados	
				Nivel de información sobre la formalización	
				Factores institucionales (ley, orden y libertad económica)	
				Factores estructurales (educación y elementos demográficos)	

Anexo 2. Cálculo del tamaño de la muestra.

Fórmula finita para determinar el tamaño de la muestra

$$n = \frac{N * Z^2 * p * q}{e^2 * (N - 1) + Z^2 * p * q}$$

Se representan como:

n= tamaño de la muestra

Z= Nivel de confianza

e= margen de error

p=variabilidad positiva

q=variabilidad negativa

N= tamaño de población

$$n = \frac{2275 * 1.96^2 * 0.50 * 0.50}{0.05^2 * (2275 - 1) + 1.96^2 * 0.50 * 0.50}$$

n= 330

Anexo 3. Herramienta de recolección de datos

CUESTIONARIO SOBRE PROCESO DE FORMALIZACION

El siguiente cuestionario es completamente anónimo, y será utilizada con fines de estudio para conocer el estado de formalización de los vehículos menores. Su participación es voluntaria e importante.

INSTRUCCIONES:

Marca con un aspa (x) la respuesta que mejor represente para usted el grado en el que se encuentra de acuerdo con las preguntas, siguiendo la escala valorativa del 1 al 5.

La siguiente tabla especifica el significado de la escala de valoración recién mencionada.

Totalmente en desacuerdo	1
En desacuerdo	2
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	3
De acuerdo	4
Totalmente de acuerdo	5

N° Ord	Dimensiones / ítems	Valoraciones				
		Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	De acuerdo	Totalmente de acuerdo
Variable independiente: Mecanismos Normativos que favorecen el proceso de formalización						
D1	Normas relacionadas con la regularización	1	2	3	4	5
Indicador: Grado de información de las normas						
01	Los conductores de vehículos menores se encuentran poco informados acerca de las normas de regularización vehicular					
02	Las normas de regularización son muy amplias y difíciles de comprender.					
Indicador: Beneficios de las normas						
03	Percibe, que las normas de formalización benefician en mayor medida al estado y no al usuario o conductor de vehículos menores.					

04	El costo de suscribirse al marco normativo de la formalidad es superior a los beneficios que ello conlleva.					
Indicador: Calidad de servicios ofrecidos por el estado						
05	Considera que el marco legal es opresivo porque los servicios que ofrece el estado no son de calidad					
06	La municipalidad y autoridades ofrecen un servicio de calidad en la formalización y cumplimiento de la normativa vehicular					
Indicador: Carga tributaria (impuestos)						
07	Permanecer dentro de la formalidad es costoso (pago de impuestos, cumplir normas referentes a beneficios laborales, entre otros).					
08	El cumplimiento de las normas vehiculares favorece a las empresas registradas como formales en la reducción de pago de impuestos					
D2	Proceso de formalización	1	2	3	4	5
Indicador: Número de requisitos para permiso de operación						
09	La municipalidad exige demasiados requisitos para que un vehículo menor opere.					
10	Las empresas registradas como formales cumplen con todos los requisitos para obtener el permiso de operación.					
Indicador: Tiempo de demora de la solicitud						
11	La solicitud para obtener el permiso de operación es entregada rápidamente					
12	Una de las causas de la informalidad es los tiempos de demora en la aprobación de la solicitud					
Indicador: Grado de dificultad del procedimiento						
13	El procedimiento para formalizar es difícil de realizar					
14	Las empresas no formalizan en su totalidad por lo difícil que resulta realizar el procedimiento					
Indicador: Valor monetario del derecho al trámite						
15	El derecho de trámite para que un vehículo menor opere es costoso					
16	Para un conductor es muy costoso realizar el trámite de formalización					
Indicador: Número de paraderos autorizados						
17	Existen muchos paraderos autorizados en el distrito de Nuevo Chimbote.					
18	Las empresas registradas como formales cuentan con un paradero autorizado por la Municipalidad					
D3	Causas de la no formalización	1	2	3	4	5
Indicador: Nivel de información sobre la formalización						

19	Considera que el municipio o autoridad encargada realiza poca difusión sobre la formalización del transporte público.					
20	El desconocimiento sobre los beneficios de la formalización es una de las mayores razones de la informalidad.					
Indicador: Factores institucionales (ley, orden y libertad económica)						
21	Las autoridades encargadas de hacer cumplir las leyes incentivan la no formalización mediante la corrupción					
22	Una de las causas de la no formalización de vehículos menores es la poca capacidad económica para la realización de los trámites					
Indicador: Factores estructurales (educación y elementos demográficos)						
23	El nivel de educación de los conductores influye en la no formalización de los vehículos menores					
24	El estrato social que tienen los conductores de vehículos menores provoca no contar con los recursos económicos para formalización					
25	Considera que hay gran circulación de conductores mototaxistas informales menores de edad.					

FICHA TÉCNICA DE INSTRUMENTO

I. DATOS INFORMATIVOS:

- 1.1 **Técnica:** Encuesta
- 1.2 **Tipo de instrumento:** Cuestionario
- 1.3 **Lugar:** Nuevo Chimbote
- 1.4 **Forma de aplicación:** Individual
- 1.5 **Autor:** Buiza Santos, Jose Edgar
- 1.6 **Medición:** Mecanismos Normativos que favorecen el proceso de formalización
- 1.7 **Tiempo de aplicación:** 15 minutos

II. OBJETIVO DEL INSTRUMENTO

Describir los Mecanismos Normativos que favorecen el proceso de formalización

III. VALIDACIÓN Y CONFIABILIDAD

El instrumento fue sometido a juicio de expertos, con la finalidad de poder analizar las proposiciones para comprobar si los ítems utilizados están bien definidos en relación al tema de investigación planteado, y si las instrucciones son claras y precisas, para evitar confusión al desarrollar la prueba. Para la validación se emplearon procedimientos, como: selección de los expertos en investigación y en la temática de estudio a quienes se les proporcionó la matriz de operacionalización de variables para que pueda ser evaluada permitiendo verificar si realmente los ítems cumplen con cada uno de los indicadores propuestos.

Para establecer la confiabilidad del instrumento, se aplicó una prueba piloto en 15 conductores de mototaxi; posterior a ello, los resultados fueron sometidos a los procedimientos del método Alfa de Cronbach. Con ello se obtuvo que el cálculo de confiabilidad del instrumento fue $\alpha = 0,917$ resultado que a valoración e interpretación se asume como una confiabilidad muy buena, que permite determinar que el instrumento, proporciona la confiabilidad necesaria para su aplicación.

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N° de elementos
,917	25

Nivel de confiabilidad muy Buena

IV. DIRIGIDO A:

330 conductores de vehículos menores en Nuevo Chimbote, 2022.

V. MATERIALES NECESARIOS

Cuestionario elaborado en Google forms

VI. DESCRIPCIÓN DEL INSTRUMENTO

El instrumento de recolección de datos estuvo compuesto por 15 ítems con una valoración de escala de Likert de 1 a 5 puntos que fueron distribuidos en función a las dimensiones que conforman la variable “Mecanismos Normativos que favorecen el proceso de formalización”.

La evaluación de los resultados se realizó por dimensiones calculando el promedio de los ítems que corresponden.

6.1. Opciones de respuestas

Nº de ítems	Opciones de respuestas	Puntuación
1;2;3;4;5;6;7;8;9;10;11;12;13;14;15;16;17;18;19;20;21;22;23;24;25	Totalmente en desacuerdo	1
	En desacuerdo	2
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	3
	De acuerdo	4
	Totalmente de acuerdo	5

6.2. Distribución de ítems por dimensiones

Mecanismos Normativos que favorecen el proceso de formalización	Normas relacionadas con la regularización	1,2,3,4,5,6,7,8
	Proceso de formalización	9,10,11,12,13,14,15,16,17,18
	Causas de la no formalización	19,20,21,22,23,24,25

VI. NIVELES DE VALORIZACIÓN

Puntaje por Dimensión y Variable

A nivel de variable				
Mecanismos	Total de ítems	Puntaje	Escala	Valoración
Normativos que favorecen el proceso de formalización	25	125	93 a 125	Optimo
			59 a 92	Regular
			25 a 58	Deficiente
A nivel de dimensiones de Percepción de seguridad				
Dimensión	Total de ítems	Puntaje	Escala	Valoración
Normas relacionadas con la regularización	8	40	30 - 40	Optimo
			20 - 29	Regular
			8 - 19	Deficiente
Proceso de formalización	10	50	38 - 50	Optimo
			24 - 37	Regular
			10 - 23	Deficiente
Causas de la no formalización	7	35	27 - 35	Optimo
			17 - 26	Regular
			7 - 16	Deficiente

Anexo 4. Confiabilidad del instrumento de recolección de datos

Confiabilidad del instrumento de Proceso de formalización

RESULTADO DEL ANÁLISIS DE CONFIABILIDAD DEL INSTRUMENTO PARA MEDIR LA VARIABLE: PROCESO DE FORMALIZACION

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N° de elementos
,917	25

Nivel de confiabilidad Muy buena

Estadísticas de total de elemento				
	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
Ítem 1	94,53	128,124	,484	,914
Ítem 2	95,00	125,143	,678	,912
Ítem 3	94,80	125,600	,504	,914
Ítem 4	94,67	130,952	,210	,919
Ítem 5	94,73	132,638	,121	,920
Ítem 6	94,60	128,829	,320	,917
Ítem 7	94,93	123,352	,515	,914
Ítem 8	95,20	126,029	,536	,914
Ítem 9	95,13	119,695	,642	,911
Ítem 10	94,80	126,314	,535	,914
Ítem 11	95,20	118,314	,825	,908
Ítem 12	94,53	128,695	,442	,915
Ítem 13	95,13	121,695	,656	,911
Ítem 14	94,73	128,352	,449	,915
Ítem 15	94,80	127,457	,460	,915
Ítem 16	94,60	134,114	,089	,919
Ítem 17	95,07	116,067	,832	,907
Ítem 18	95,13	126,695	,441	,915
Ítem 19	95,07	124,352	,693	,911
Ítem 20	94,80	131,886	,302	,917
Ítem 21	94,87	120,695	,746	,909
Ítem 22	94,93	124,495	,654	,912
Ítem 23	95,07	123,352	,658	,911
Ítem 24	95,13	121,695	,656	,911
Ítem 25	95,33	112,810	,685	,912

BASE DE DATOS CONFIABILIDAD: ENCUESTA A 15 CONDUCTORES DE MOTOTAXI

VALORACION DE LA RESPUESTA	
1	Nunca
2	Casi nunca
3	A veces
4	Casi siempre
5	Siempre

Encuestados	Proceso de Formalización																								
	Permiso de Operación						Habilitación Vehicular						Habilitación del Conductor									Paraderos Autorizados			
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	P22	P23	P24	P25
1	4	3	3	5	5	5	3	3	2	4	3	4	3	4	4	4	3	3	3	5	2	2	3	3	1
2	4	3	5	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
3	5	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	5	4	5	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
5	4	4	3	4	4	4	5	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4
6	5	4	4	3	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
7	4	4	4	5	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	5	4	4	4	4
8	4	3	5	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
9	5	5	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	4	5	4	5	4	5	4	5	4	5
10	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
11	4	4	4	5	4	4	5	3	5	5	4	5	4	4	5	5	5	4	3	4	5	5	4	4	4
12	3	4	3	4	2	2	5	3	4	3	3	3	1	3	3	5	1	5	3	4	4	4	4	3	3
13	5	4	4	4	5	4	3	4	4	3	2	5	3	4	4	5	3	3	4	4	3	4	3	2	1
14	4	3	4	4	5	5	2	3	2	5	2	5	4	5	5	4	3	2	3	3	3	3	3	2	1
15	5	4	5	5	4	5	3	3	2	4	3	4	4	3	3	4	4	3	4	4	4	4	2	5	5

Anexo 5. Validación del instrumento

CARTA DE PRESENTACIÓN

Mg. UTRILLA CAMONES JAVIER LUCHO

Presente

Asunto: VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTOS.

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos, y, asimismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante de la Escuela de Posgrado de la UCV, campus Chimbote, requiero validar el instrumento con el cual recogeré la información necesaria para poder desarrollar una investigación, con el objetivo de obtener el grado académico de Maestro en Gestión Pública.

El título del Proyecto de investigación es: "Mecanismos normativos para favorecer la formalización del transporte de vehículos menores en el distrito de Nuevo Chimbote, 2022" y siendo imprescindible contar con la evaluación de docentes especializados para poder aplicar el instrumento en mención, he considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotado conocimiento de la variable y problemática, y sobre el cual realiza su ejercicio profesional.

El expediente de validación, que le hago llegar contiene:

- Carta de presentación.
- Definiciones conceptuales de las variables y dimensiones.
- Certificado de validez de contenido de los instrumentos.

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que presta a la presente.

Atentamente.

|



Buiza Santos, Jose Edgar
D.N.I. Nº 32948180

Celular: 948321489

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE MECANISMOS NORMATIVOS
QUE FAVORECEN EL PROCESO DE FORMALIZACIÓN**

QUESTIONARIO DE MECANISMOS NORMATIVOS QUE FAVORECEN EL PROCESO DE FORMALIZACIÓN

Nº	Dirección del ítem	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias/Observaciones
			SI	No	SI	No	SI	No	
DIMENSIÓN 1: NORMAS RELACIONADAS CON LA REGULARIZACIÓN			SI	No	SI	No	SI	No	
1	Directo	Los conductores de vehículos menores se encuentran poco informados acerca de las normas de regularización vehicular.	X		X		X		
2	Directo	Las normas de regularización son muy amplias y difíciles de comprender.	X		X		X		
3	Directo	Percebe, que las normas de formalización beneficia en mayor medida al estado y no al usuario o conductor de vehículos menores.	X		X		X		
4	Directo	El costo de suscribirse al marco normativo de la formalidad son superiores a los beneficios que ello conlleva.	X		X		X		
5	Directo	Considera que el marco legal es opresivo porque los servicios que ofrece el estado no son de calidad	X		X		X		
6	Directo	La municipalidad y autoridades ofrecen un servicio de calidad en la formalización y cumplimiento de la normativa vehicular	X		X		X		
7	Directo	Permanecer dentro de la formalidad es costoso (pago de impuestos, cumplir normas referentes a beneficios laborales, entre otros).	X		X		X		
8	Directo	El cumplimiento de las normas vehiculares favorece a las empresas registradas como formales en la reducción de pago de impuestos	X		X		X		
DIMENSIÓN 2 : PROCESO DE FORMALIZACIÓN			SI	No	SI	No	SI	No	
9	Directo	La municipalidad exige demasiados requisitos para que un vehículo menor opere.	X		X		X		
10	Directo	Las empresas registradas como formales cumplen con todos los requisitos para obtener el permiso de operación.	X		X		X		
11	Directo	La solicitud para obtener el permiso de operación es entregada rápidamente.	X		X		X		



12	Directo	Una de las causas de la informalidad son los tiempos de demora en la aprobación de la solicitud	X		X		X		
13	Directo	El procedimiento para formalizar es difícil de realizar	X		X		X		
14	Directo	Las empresas no formalizan en su totalidad por lo difícil que resulta realizar el procedimiento.	X		X		X		
15	Directo	El derecho de trámite para que un vehículo menor opere es costoso.	X		X		X		
16	Directo	Para un conductor es muy costoso realizar el trámite de formalización.	X		X		X		
17	Directo	Existen muchos paraderos autorizados en el distrito de Nuevo Chimbote.	X		X		X		
18	Directo	Las empresas registradas como formales cuentan con un paradero autorizado por la Municipalidad	X		X		X		
DIMENSIÓN 3: CAUSAS DE LA NO FORMALIZACIÓN			SI	No	SI	No	SI	No	
19	Directo	Considera que el municipio o autoridad encargada realiza poca difusión sobre la formalización del transporte público.	X		X		X		
20	Directo	El desconocimiento sobre los beneficios de la formalización es una de las mayores razones de la informalidad.	X		X		X		
21	Directo	Las autoridades encargadas de hacer cumplir las leyes incentivan la no formalización mediante la corrupción.	X		X		X		
22	Directo	Una de las causas de la no formalización de vehículos menores es la poca capacidad económica para la realización de los trámites.	X		X		X		
23	Directo	El nivel de educación de los conductores influye en la no formalización de los vehículos menores.	X		X		X		
24	Directo	El estrato social que tienen los conductores de vehículos menores provoca no contar con los recursos económicos para la formalización.	X		X		X		
25	Directo	Considera que hay gran circulación de conductores mototaxistas informales menores de edad.	X		X		X		

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO MECANISMOS NORMATIVOS QUE FAVORECEN EL PROCESO DE FORMALIZACIÓN

Observaciones:

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

Apellidos y nombres del juez validador: Mg. Utrilla Camones Javier Lucho

DNI: 45787621

Formación académica del validador: (asociado a su calidad de experto en la variable y problemática de investigación)

	UNIVERSIDAD	GRADO
01	UNIVERSIDAD CESAR VALLEJO	MAESTRO EN GESTION PUBLICA
02	UNIVERSIDAD NACIONAL DEL SANTA	INGENIERO DE SISTEMAS E INFORMATICA

Experiencia profesional del validador: (asociado a su calidad de experto en la variable y problemática de investigación)

	ENTIDAD	CARGO	TAREAS
01	Dirección Regional de Transportes y Telecomunicaciones - Ancash	Especialista en Ingeniería de Sistemas	<ul style="list-style-type: none">• Implementar y administrar los instrumentos tecnológicos para el examen de conocimientos y de manejo, bajo las normas establecidas por el Ministerio de transportes y Comunicaciones.• Definir políticas y estándares de seguridad, para los servidores SIGA, SIAF y los sistemas del Ministerio de transportes y Comunicaciones (Nueva Licencia, Recategorización, Revalidación y Duplicado).

Pertinencia: El ítem corresponde al concepto técnico firmado.

Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.

Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es preciso, exacto y íntegro.

Nota: Su ausencia, se da su ausencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.


Mg. UTRILLA CAMONES JAVIER LUCHO
INGENIERO DE SISTEMAS E INFORMATICA
CIP Nº 229488

07 de noviembre del 2022

CARTA DE PRESENTACIÓN

Mg. OSCAR ULISES VALDERRAMA REYES

Presente

Asunto: VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTOS.

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos, y, asimismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante de la Escuela de Posgrado de la UCV, campus Chimbote, requiero validar el instrumento con el cual recogeré la información necesaria para poder desarrollar una investigación, con el objetivo de obtener el grado académico de Maestro en Gestión Pública.

El título del Proyecto de investigación es: "Mecanismos normativos para favorecer la formalización del transporte de vehículos menores en el distrito de Nuevo Chimbote, 2022" y siendo imprescindible contar con la evaluación de docentes especializados para poder aplicar el instrumento en mención, he considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotado conocimiento de la variable y problemática, y sobre el cual realiza su ejercicio profesional.

El expediente de validación, que le hago llegar contiene:

- Carta de presentación.
- Definiciones conceptuales de las variables y dimensiones.
- Certificado de validez de contenido de los instrumentos.

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que presta a la presente.

Atentamente,



Buiza Santos, Jose Edgar
D.N.I. Nº 32946180

Celular: 948321489

Activar Windows

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE MECANISMOS
NORMATIVOS QUE FAVORECEN EL PROCESO DE FORMALIZACIÓN**

QUESTIONARIO DE MECANISMOS NORMATIVOS QUE FAVORECEN EL PROCESO DE FORMALIZACIÓN

N°	Dirección del ítem	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias/Observaciones
			SI	No	SI	No	SI	No	
DIMENSIÓN 1: NORMAS RELACIONADAS CON LA REGULARIZACIÓN									
1	Directo	Los conductores de vehículos menores se encuentran poco informados acerca de las normas de regularización vehicular.	X		X		X		
2	Directo	Las normas de regularización son muy amplias y difíciles de comprender.	X		X		X		
3	Directo	Percebe, que las normas de formalización beneficia en mayor medida al estado y no al usuario o conductor de vehículos menores.	X		X		X		
4	Directo	El costo de suscribirse al marco normativo de la formalidad son superiores a los beneficios que ello conlleva.	X		X		X		
5	Directo	Considera que el marco legal es opresivo porque los servicios que ofrece el estado no son de calidad	X		X		X		
6	Directo	La municipalidad y autoridades ofrecen un servicio de calidad en la formalización y cumplimiento de la normativa vehicular	X		X		X		
7	Directo	Permanecer dentro de la formalidad es costoso (pago de impuestos, cumplir normas referentes a beneficios laborales, entre otros).	X		X		X		

8	Directo	El cumplimiento de las normas vehiculares favorece a las empresas registradas como formales en la reducción de pago de impuestos	X		X		X		
DIMENSIÓN 2 : PROCESO DE FORMALIZACIÓN									
9	Directo	La municipalidad exige demasiados requisitos para que un vehículo menor opere.	X		X		X		
10	Directo	Las empresas registradas como formales cumplen con todos los requisitos para obtener el permiso de operación.	X		X		X		
11	Directo	La solicitud para obtener el permiso de operación es entregada rápidamente.	X		X		X		
12	Directo	Una de las causas de la informalidad son los tiempos de demora en la aprobación de la solicitud	X		X		X		
13	Directo	El procedimiento para formalizar es difícil de realizar	X		X		X		
14	Directo	Las empresas no formalizan en su totalidad por lo difícil que resulta realizar el procedimiento.	X		X		X		
15	Directo	El derecho de trámite para que un vehículo menor opere es costoso.	X		X		X		
16	Directo	Para un conductor es muy costoso realizar el trámite de formalización.	X		X		X		
17	Directo	Existen muchos paraderos autorizados en el distrito de Nuevo Chimbote.	X		X		X		
18	Directo	Las empresas registradas como formales cuentan con un paradero autorizado por la Municipalidad	X		X		X		
DIMENSIÓN 3: CAUSAS DE LA NO FORMALIZACIÓN									
19	Directo	Considera que el municipio o autoridad encargada realiza poca difusión sobre la formalización del transporte público.	X		X		X		
20	Directo	El desconocimiento sobre los beneficios de la formalización es una de las mayores razones de la informalidad.	X		X		X		
21	Directo	Las autoridades encargadas de hacer cumplir las leyes incentivan la no formalización mediante la corrupción.	X		X		X		

22	Directo	Una de las causas de la no formalización de vehículos menores es la poca capacidad económica para la realización de los trámites.	X		X		X		
23	Directo	El nivel de educación de los conductores influye en la no formalización de los vehículos menores.	X		X		X		
24	Directo	El estrato social que tienen los conductores de vehículos menores provoca no contar con los recursos económicos para la formalización.	X		X		X		
25	Directo	Considera que hay gran circulación de conductores mototaxistas informales menores de edad.	X		X		X		

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO MECANISMOS NORMATIVOS QUE FAVORECEN EL PROCESO DE FORMALIZACIÓN

Observaciones:

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

Apellidos y nombres del juez validador Mg: Oscar Ulises Valderrama Reyes

DNI: 33265619

Formación académica del validador: (asociado a su calidad de experto en la variable y problemática de investigación)

	CARRERA	INSTITUCIÓN	GRADO
01	Economía	Universidad Privada San Martín de Porres	Economista
02	Maestría en Gestión Pública	Universidad Privada César Vallejo	Magister en Gestión Pública

Experiencia profesional del validador: (asociado a su calidad de experto en la variable y problemática de investigación)

01	Sub Gerente en el Órgano Desconcentrado del Terminal Terrestre El Chimbador
02	Administrador del Órgano Desconcentrado del Terminal Terrestre El Chimbador
03	Gerente de Administración y Finanzas de la Municipalidad Provincial del Santa
04	Gerente Municipal de la Municipalidad Provincial del Santa

Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado
Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
Cualidad: Se entiende en 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

**MUNICIPALIDAD PROVINCIAL DEL SANTA**

Oscar U. Valderrama Reyes
GERENTE DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS

15 de noviembre del 2022

CARTA DE PRESENTACIÓN

Mg. Miguel Santos Santa María Flores

Presente

Asunto: VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTOS.

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos, y, asimismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante de la Escuela de Posgrado de la UCV, campus Chimbote, requiero validar el instrumento con el cual recogeré la información necesaria para poder desarrollar una investigación, con el objetivo de obtener el grado académico de Maestro en Gestión Pública.

El título del Proyecto de investigación es: "Mecanismos normativos para favorecer la formalización del transporte de vehículos menores en el distrito de Nuevo Chimbote, 2022" y siendo imprescindible contar con la evaluación de docentes especializados para poder aplicar el instrumento en mención, he considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotado conocimiento de la variable y problemática, y sobre el cual realiza su ejercicio profesional.

El expediente de validación, que le hago llegar contiene:

- Carta de presentación.
- Definiciones conceptuales de las variables y dimensiones.
- Certificado de validez de contenido de los instrumentos.

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que presta a la presente.

Atentamente.


Buiza Santos, Jose Edgar
D.N.I. N° 32946180
Celular: 948321489

Activar Windows

**CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE MECANISMOS NORMATIVOS
QUE FAVORECEN EL PROCESO DE FORMALIZACIÓN**

CUESTIONARIO DE MECANISMOS NORMATIVOS QUE FAVORECEN EL PROCESO DE FORMALIZACIÓN

N°	Dirección del ítem	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Sugerencias/Observaciones
			SI	No	SI	No	SI	No	
DIMENSION 1: NORMAS RELACIONADAS CON LA REGULARIZACIÓN			SI	No	SI	No	SI	No	
1	Directo	Los conductores de vehículos menores se encuentran poco informados acerca de las normas de regularización vehicular.	X		X		X		
2	Directo	Las normas de regularización son muy amplias y difíciles de comprender.	X		X		X		
3	Directo	Percebe, que las normas de formalización beneficia en mayor medida al estado y no al usuario o conductor de vehículos menores.	X		X		X		
4	Directo	El costo de suscribirse al marco normativo de la formalidad son superiores a los beneficios que ello conlleva.	X		X		X		
5	Directo	Considera que el marco legal es opresivo porque los servicios que ofrece el estado no son de calidad	X		X		X		
6	Directo	La municipalidad y autoridades ofrecen un servicio de calidad en la formalización y cumplimiento de la normativa vehicular	X		X		X		
7	Directo	Permanecer dentro de la formalidad es costoso (pago de impuestos, cumplir normas referentes a beneficios laborales, entre otros).	X		X		X		
8	Directo	El cumplimiento de las normas vehiculares favorece a las empresas registradas como formales en la reducción de pago de impuestos	X		X		X		
DIMENSIÓN 2 : PROCESO DE FORMALIZACIÓN			SI	No	SI	No	SI	No	
9	Directo	La municipalidad exige demasiados requisitos para que un vehículo menor opere.	X		X		X		
10	Directo	Las empresas registradas como formales cumplen con todos los requisitos para obtener el permiso de operación.	X		X		X		

11	Directo	La solicitud para obtener el permiso de operación es entregada rápidamente.	X		X		X		
12	Directo	Una de las causas de la informalidad son los tiempos de demora en la aprobación de la solicitud	X		X		X		
13	Directo	El procedimiento para formalizar es difícil de realizar	X		X		X		
14	Directo	Las empresas no formalizan en su totalidad por lo difícil que resulta realizar el procedimiento.	X		X		X		
15	Directo	El derecho de trámite para que un vehículo menor opere es costoso.	X		X		X		
16	Directo	Para un conductor es muy costoso realizar el trámite de formalización.	X		X		X		
17	Directo	Existen muchos paraderos autorizados en el distrito de Nuevo Chimbote.	X		X		X		
18	Directo	Las empresas registradas como formales cuentan con un paradero autorizado por la Municipalidad	X		X		X		
DIMENSIÓN 3: CAUSAS DE LA NO FORMALIZACIÓN			SI	No	SI	No	SI	No	
19	Directo	Considera que el municipio o autoridad encargada realiza poca difusión sobre la formalización del transporte público.	X		X		X		
20	Directo	El desconocimiento sobre los beneficios de la formalización es una de las mayores razones de la informalidad.	X		X		X		
21	Directo	Las autoridades encargadas de hacer cumplir las leyes incentivan la no formalización mediante la corrupción.	X		X		X		
22	Directo	Una de las causas de la no formalización de vehículos menores es la poca capacidad económica para la realización de los trámites.	X		X		X		
23	Directo	El nivel de educación de los conductores influye en la no formalización de los vehículos menores.	X		X		X		
24	Directo	El estrato social que tienen los conductores de vehículos menores provoca no contar con los recursos económicos para la formalización.	X		X		X		
25	Directo	Considera que hay gran circulación de conductores mototaxistas informales menores de edad.	X		X		X		

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO MECANISMOS NORMATIVOS QUE FAVORECEN EL PROCESO DE FORMALIZACIÓN

Observaciones:

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

Apellidos y nombres del juez validador Dr. / Mg: Miguel Santos Santa María Flores

DNI: 32794943

Formación académica del validador: (asociado a su calidad de experto en la variable y problemática de investigación)

	CARRERA	INSTITUCION	GRADO
01	Químico Farmacéutico	Universidad Nacional de Trujillo	Licenciado
02	Ciencias en Gestión Ambiental	Universidad Nacional del Santa	Magister

Experiencia profesional del validador: (asociado a su calidad de experto en la variable y problemática de investigación)

01	ADMINISTRACION PUBLICA, 20 años de experiencia – Municipalidad Provincial del Santa
02	Docente de Pregrado, Facultad de Medicina Universidad Privada San Pedro
03	Docente de Posgrado, Universidad Nacional del Santa
04	Asesor de Tesis – Jurado Evaluador.

*Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

*Relevancia: El ítem es apropiado para representar el componente o dimensión específica del constructo

*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

Mg. Ciencias en Gestión Ambiental

Anexo 6. Carta de presentación



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Chimbote, 15 de noviembre de 2022

Señor(a):
Crecencio Domingo Caldas Egusquiza
Alcalde de la Municipalidad Distrital de Nuevo Chimbote

Con Atención:
CPC. Daniel Arquímedez Cueva Huaraz
Gerente Municipal Distrital de Nuevo Chimbote

ASUNTO: CARTA DE PRESENTACIÓN

De nuestra consideración:

Es grato dirigirme a usted, para presentar al Sr. JOSE EDGAR BUIZA SANTOS, identificada con DNI N° 32946180 y código de matrícula N° 7002542144, estudiante del Programa de **MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA** quien se encuentra desarrollando el Trabajo de Investigación (Tesis):

MECANISMOS NORMATIVOS PARA FAVORECER LA FORMALIZACION DEL TRANSPORTE DE VEHICULOS MENORES EN EL DISTRITO DE NUEVO CHIMBOTE, 2022

En ese sentido, solicito a su digna persona facilitar el acceso de nuestro estudiante a su Institución a fin de que pueda aplicar encuestas al personal administrativo de la Sub Gerencia de Transporte de la entidad, que están relacionados al estudio de investigación. Asimismo, solicito autorice publicar LA IDENTIDAD de la institución, en la cual se llevará a cabo la investigación.

Sin otro particular, aprovecho la oportunidad para reiterar el testimonio de mi especial consideración, quedo de usted.

Atentamente,



Dra. Rosa-Maria Salas Sánchez
JEFA DE LA ESCUELA DE POSGRADO
UCV CHIMBOTE

**AUTORIZACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN PARA PUBLICAR SU IDENTIDAD EN
LOS RESULTADOS DE LAS INVESTIGACIONES**

Datos Generales

Nombre de la Organización:	RUC: 20282911915
MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE NUEVO CHIMBOTE	
Nombre del Titular o Representante legal: GERENTE MUNICIPAL	
Nombres y Apellidos ARQUIMEDES DANIEL CUEVA HUARAZ	DNI: 32978826

Consentimiento:

De conformidad con lo establecido en el artículo 7º, literal "f" del Código de Ética en Investigación de la Universidad César Vallejo ^(*), autorizo [*], no autorizo [] publicar LA IDENTIDAD DE LA ORGANIZACIÓN, en la cual se lleva a cabo la investigación:

Nombre del Trabajo de Investigación	
MECANISMOS NORMATIVOS PARA FAVORECER LA FORMALIZACION DEL TRANSPORTE DE VEHICULOS MENORES EN EL DISTRITO DE NUEVO CHIMBOTE, 2022	
Nombre del Programa Académico: MAESTRIA EN GESTION PUBLICA	
Autor: Nombres y Apellidos JOSE EDGAR BUIZA SANTOS	DNI: 32946180

En caso de autorizarse, soy consciente que la investigación será alojada en el Repositorio Institucional de la UCV, la misma que será de acceso abierto para los usuarios y podrá ser referenciada en futuras investigaciones, dejando en claro que los derechos de propiedad intelectual corresponden exclusivamente al autor (a) del estudio.

Lugar y Fecha:

Firma: _____



CPC. Arquimedes Daniel Cueva Huaraz
GERENTE MUNICIPAL

(Titular o Representante legal de la Institución)

(*) Código de Ética en Investigación de la Universidad César Vallejo-Artículo 7º, literal " f " Para difundir o publicar los resultados de un trabajo de investigación es necesario mantener bajo anonimato el nombre de la institución donde se llevó a cabo el estudio, salvo el caso en que haya un acuerdo formal con el gerente o director de la organización, para que se difunda la identidad de la institución. Por ello, tanto en los proyectos de investigación como en los informes o tesis, no se deberá incluir la denominación de la organización, pero sí será necesario describir sus características.



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA**

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, CASUSOL MORALES DAVID OMAR FERNANDO, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - CHIMBOTE, asesor de Tesis titulada: "MECANISMOS NORMATIVOS PARA FAVORECER LA FORMALIZACION DE TRANSPORTE DE VEHICULOS MENORES EN EL DISTRITO DE NUEVO CHIMBOTE, 2022", cuyo autor es BUIZA SANTOS JOSE EDGAR, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 16.00%, 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.

CHIMBOTE, 26 de Enero del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
CASUSOL MORALES DAVID OMAR FERNANDO DNI: 17636498 ORCID: 0000-0002-7580-6573	Firmado electrónicamente por: DOFCASUSOLM el 26-01-2023 15:40:46

Código documento Trilce: TRI - 0528667