



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

**PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN
ADMINISTRACIÓN DE NEGOCIOS - MBA**

**La gestión del tránsito vehicular de la autoridad de tránsito
municipal en la informalidad del servicio de taxi, Guayaquil
2020**

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:

Maestra en Administración de Negocios - MBA

AUTORA:

Conforme Delgado, Sally Karen (ORCID: 0000-0003-1166-2811)

ASESOR:

Mg. Romero Paredes, Rolando Ronald (ORCID: 0000-0003-1100-1087)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Modelos y Herramientas Gerenciales

PIURA - PERÚ

2020

Dedicatoria

El presente trabajo de investigación se lo dedico primero a Dios, quien siempre ha estado en mis logros y guiándome en cada paso que me propongo en la vida y más en esta etapa que desde un comienzo no ha sido fácil pero lo lograre.

A mis padres Humberto y Cruz quienes siempre han sido mi pilar fundamental en mi vida y a lo largo de mi carrera a llegar a ser profesional y obtener mi título de Maestría.

A mi hermano por sus consejos, mis familiares quienes con sus motivaciones me han ayudado a seguir preparándome profesionalmente y a mis amigas quienes han estado conmigo en las buenas y malas compartiendo muchas de las mismas experiencias.

La Autora

Agradecimiento

Agradezco a Dios por guiar mi camino y continuar con mi propósito trazado, a mis padres que siempre me han apoyado en todo momento de mi vida y a mis amigos por sus motivaciones y consejos.

A la Universidad Cesar Vallejo y a los docentes quienes han aportado con sus conocimientos y experiencias, en especial al asesor Mg. Romero Paredes Rolando Ronald por su asesoramiento en la terminación de mi trabajo de investigación.

La Autora

Índice de Contenidos

Carátula.....	i
Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas.....	v
Resumen	vi
Abstract	vii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO.....	4
III. METODOLOGÍA.....	11
3.1. Tipo y diseño de investigación	11
3.2. Variables y operacionalización	11
3.3. Población, muestra, muestreo	12
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	14
3.5. Procedimientos	14
3.6. Métodos de análisis de datos.....	14
3.7. Aspectos éticos	14
IV. RESULTADOS	15
V. DISCUSIÓN.....	20
VI. CONCLUSIONES.....	24
VII. RECOMENDACIONES.....	25
REFERENCIAS	26
ANEXOS.....	34

Índice de Tablas

Tabla 1. Porcentaje de taxistas por estrato - condición	13
Tabla 2. Muestra por estrato - condición	13
Tabla 3. Porcentajes de las respuestas de los Taxistas en la ciudad de Guayaquil correspondiente a la Baja Productividad y alto costo de ser formal	15
Tabla 4. Porcentajes de las respuestas de los Taxistas en la ciudad de Guayaquil correspondiente a la complejidad de procedimientos, regulacion inadecuada	16
Tabla 5. Porcentajes de las respuestas de los Taxistas en la ciudad de Guayaquil correspondiente a lo Atractivo de la Informalidad como opcion de flexibilidad e independencia.....	17
Tabla 6. Porcentajes de las respuestas de los Taxistas en la ciudad de Guayaquil correspondiente al reducido control y fiscalizacion y escasa sanción social.....	18
Tabla 7. Porcentajes de las respuestas de los Taxistas en la ciudad de Guayaquil correspondiente a la Informalidad	19

RESUMEN

La presente investigación trata sobre la Gestión de la Autoridad de Tránsito Municipal y el transporte informal, en el caso de taxis ilegales o piratas es cualquier modo o servicio de transporte que no esté gobernado o regulado por un municipio o estado.

Tuvo como objetivo Determinar la influencia de la gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal en la informalidad del servicio de taxi, Guayaquil 2020. Para llevar a cabo este objetivo se aplicó el debido instrumento para analizar a través de sus resultados de las encuesta que se les realizo tanto a 310 taxistas formales y 64 taxistas informales que fue un total de 374 encuestas para saber cómo influye la Gestión del ATM en los taxis informales basadas en sus objetivos específicos y sus respectivas dimensiones, mientras que los resultados obtenidos muestran que La gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal influye significativamente en la informalidad del servicio de taxi en Guayaquil del presente año, en un ,787, es decir 78,7%, al nivel 0,01 (bilateral). Es decir que en gran porcentaje respondió que es sumamente difícil legalizar sus unidades para realizar el servicio de transporte y en parte muestran mucho desinterés.

Palabras claves: Gestión de tránsito, productividad, flexibilidad, complejidad, procedimientos.

ABSTRACT

This research deals with the Management of the Municipal Transit Authority and informal transport, in the case of illegal or pirated taxis, it is any mode or service of transport that is not governed or regulated by a municipality or state.

Its objective was to determine the influence of the vehicular traffic management of the Municipal Transit Authority on the informality of the taxi service, Guayaquil 2020. To carry out this objective, the proper instrument was applied to analyze through its results of the survey that both 310 formal taxi drivers and 64 informal taxi drivers were conducted, which was a total of 374 surveys to find out how ATM Management influences informal taxis based on their specific objectives and their respective dimensions, while the results obtained show that La Management of vehicular traffic of the Municipal Transit Authority significantly influences the informality of the taxi service in Guayaquil this year, by .787, that is, 78.7%, at the 0.01 level (bilateral). In other words, a large percentage responded that it is extremely difficult to legalize their units to carry out the transportation service and in part they show a lot of disinterest.

Keywords: Traffic management, productivity, flexibility, complexity, procedures.

I. INTRODUCCIÓN

En algunas ciudades, por norma y cultura, tiene como principio prestar un mejor servicio de taxi. También, se debe a las políticas locales para dejar una buena imagen a los turistas que llegan a la ciudad. Las ciudades con el mejor servicio de taxi se encuentra con un 22 por ciento los taxis de Londres siendo reconocidos como los mejores del mundo; segundo: Nueva York con un 10.3 por ciento; tercero: Tokio con un 9 por ciento; cuarto: Berlín con un 5 por ciento; quinto: Ámsterdam, Madrid y Ciudad de México ocuparon el mismo puesto con un merecido empate del 4 por ciento. Londres, desde hace un siglo, utiliza los mismos autos para el servicio de taxi. Lo interesante en el resultado es Tokio, en donde esta ciudad figura como la que tiene la tarifa más costosa del mundo.

En Latinoamérica, la realidad de países europeos, está muy lejos, pues existen diversos factores, que no permiten el desarrollo del servicio del taxi, desde una gestión deficiente por parte de las autoridades responsables del tránsito de estos vehículos que conlleva a la informalidad y la misma, origina caos, delincuencia, entre otros males que aquejan a los países de Latinoamérica.

En Colombia, un aproximado de 600 taxistas del municipio de Cartago organizaron un paro con la finalidad de que las autoridades se percaten y analicen porque motivos las personas que dedican su tiempo laborando de forma pirata generan impacto negativo en el servicio de transportes formal.

En Perú, en la ciudad capital de Lima, al 2019, circulaban más de 200 mil taxis, siendo habilitados un aproximado de 78 mil vehículos para brindar el servicio en Lima Metropolitana y unos 100 mil taxistas son informales. Uno de los aspectos claves de esta problemática es la corrupción, participando ambas partes, siendo policía o municipal y taxista.

Otro estudio en Perú, en relación a la regulación del servicio de taxi en Lima, determinó que el 83% de taxistas confirmó que al emplear la aplicación de la Ordenanza N°1597-MML les creó costos descomunales y superfluos.

Hoy en día el servicio de taxi es uno de los pequeños emprendimientos más rentables en el Ecuador, comprobándose en relación que a pesar de las sanciones, siguen apareciendo individuos que brindan el servicio de forma ilegal conocidos como taxistas piratas, en el 2019, hubo un operativo organizado por la Autoridad de Tránsito Municipal y Policía Nacional, controlando a los vehículos que son taxi informal, deteniendo a un número de 17 vehículos por no cumplir con normas técnico-mecánicas y no tener permiso de servicio de taxi. La autoridad de la ATM, confirmó que en el primer semestre se detuvieron 1.303 informales, superando de lejos a los 800 vehículos que se detuvieron en el año anterior.

A enero del 2020, cientos de taxistas ofrecen su servicio en diferentes partes de Guayaquil, cubriendo una demanda que cada día es mayor por el incremento de proyectos de residencias y comercio, aunque en un contexto de irregularidad e inquietud entre los pobladores por el escaso control de tarifas y calidad de servicio. Debido a esta competencia de informales, unas cuatro empresas que cuentan con permiso de circulación y que trabajan en algunos lugares decidieron asociarse y constituir un grupo al que denominan Taxi Seguro. Es importante recalcar que los clientes con la modalidad informal, no cuentan con herramientas o formas de cómo y dónde realizar sus reclamos en caso se pierda algún objeto. Existen algunos taxistas que brindan el servicio a través de aplicaciones, otros por llamada telefónica o vía WhatsApp, sumado a que los vehículos de las empresas cuentan con tecnología GPS y sistema de rastreo satelital, es importante recalcar que las acciones fiscalizadoras están relacionadas de manera directa a las actividades de operación, aunque ambas pueden ser desplegadas por los agentes.

Finalmente, las diversas acciones antes mencionadas desencadenan en actos como el encuentro que ocurrió en el año 2018 en las calles de Guayaquil, protestando contra las plataformas Uber y Cabify, que ya no quieren rutas informales ni taxistas informales, y donde concentraron para solicitar a las autoridades de tránsito ejecuten controles ante los informales. Es así que los gremios de taxis resisten por la invasión de vehículos particulares y por las plataformas digitales.

Por lo antes mencionado, se formuló la siguiente interrogante: ¿Cómo influye la gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal en la informalidad del servicio de taxi, Guayaquil 2020?

El presente trabajo de investigación se justifica, porque permitió conocer cómo se desarrolla y origina la informalidad del servicio del taxi influenciada por la gestión del tránsito de una entidad del estado ecuatoriano como la Autoridad de Tránsito Municipal ATM, en relación a la información de la normatividad que lo regulan, los servicios de registro y exigencia de los trámites y la transparencia de la rendición de cuenta; y por otro lado, factores culturales, sociales y económicos por parte de los taxistas informales; definiendo conclusiones que explican el problema, teniendo así una visión efectiva del problema para formular alternativas de solución, según corresponda. También se justifica porque permite percibir y abarcar la problemática dentro del entorno de la ciudad de Guayaquil.

Para responder a la interrogante, se diseñó como objetivo: Determinar la influencia de la gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal en la informalidad del servicio de taxi, Guayaquil 2020 y; para lograr cumplir, los objetivos específicos, son: Determinar la influencia de la gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal en la baja productividad y alto costo de ser formal del servicio de taxi, Guayaquil 2020; Determinar la influencia de la gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal en la complejidad de procedimientos, regulación inadecuada del servicio de taxi, Guayaquil 2020; Determinar la influencia de la gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal en lo atractivo de la informalidad como opción de flexibilidad e independencia del servicio de taxi, Guayaquil 2020 y; Determinar la influencia de la gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal en el reducido control y fiscalización y escasa sanción social del servicio de taxi, Guayaquil 2020.

Finalmente, se proyectó como hipótesis: La gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal influye significativamente en la informalidad del servicio de taxi, Guayaquil 2020.

II. MARCO TEÓRICO

En relación a los antecedentes a nivel internacional, Yangali (2018) en la investigación “Gestión del tránsito vehicular en el cercado de Lima 2018”. Tuvo como objetivo: Determinar las condiciones de la gestión del tránsito vehicular en Lima Cercado 2018. La investigación fue de tipo exploratoria con un enfoque cualitativo. Concluye que, la gestión del tránsito vehicular en el cercado de Lima no tiene articulo específico con la Ley N° 27181, Ley general de Transporte y Tránsito Terrestre y; las primeras ciudades con más aglomeración están en México: Jalisco y Guadalajara con 66%; en Brasil: Rio de Janeiro con 47%; en EE.UU. Los Ángeles con 45%; en Rusia: Moscú con 44%; en Chile: Santiago con 43%; en Argentina: Buenos Aires con 42%; en Rusia: San Petersburgo con 41%; ciertas ciudades de China con 41%; en el Reino Unido: Londres con 40% y en Taiwán: Taipéi con 40%. Y de la existencia de más de un billón de vehículos motorizados en las distintas avenidas.

Rodríguez y Vílchez (2018) en la investigación “Evasión y recaudación tributaria en las empresas de servicio de taxi en la provincia de Huancayo 2018”. Tuvo como objetivo: Determinar la influencia de las variables. La investigación fue aplicada y correlacional y con un enfoque cuantitativo. Concluyen que, en el sector de taxi existe una evasión significativa, de IGV donde se evade S/ 2, 562,345.76 anualmente y en el impuesto a la renta S/ 4, 199,400.00; además el 77.7% confirman como malo y muy malo la tributación definida por Sunat para el servicio de taxi; el 59.2% confirman como malo y muy malo los pagos por las licencias y permisos y; por último, existe una influencia negativa entre las variables con un coeficiente de correlación de Spearman 86.2% (0.862).

Cotrina y Peregrino (2018) en la investigación “Factores que determinan la informalidad empresarial en el sector transporte del área urbana del distrito de Cajamarca, para el año 2017”. Tuvo como objetivo: Analizar los factores que determinan la informalidad empresarial. La investigación fue analítica, explicativa transversal. Concluyen que, el 40% confirman que la falta de dinero es uno de los componentes más notables que estimula a la informalidad; también por las normas

jurídicas y leyes del sector transporte, por miedo a los gastos posteriores; por último, las barreras burocráticas y; sobre todo que en los municipios el tiempo de espera por la gestión de licencia de funcionamiento sobrepasa a lo esperado por los conductores.

García (2014) en la investigación “Gestión administrativa para mejorar la eficacia de la oficina de transportes y seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Sánchez Carrión”. Tuvo como objetivo: Explicar aquella manera en que la gestión administrativa influye en dicha eficacia. La investigación es de tipo descriptivo y correlacional y transeccional. Concluye que, el 41% de encuestados, mencionan que hay favoritismo en los procesos; el 76% confirma que existe una regular y deficiente implementación con vehículos para cumplir funciones de fiscalización; el 88% menciona que las normas emitidas son regular y deficientes; el 52% están en desacuerdo y totalmente en desacuerdo con la aplicación de estrategias para sensibilizar y educar a los ciudadanos sobre cultura vial; el 56% están en desacuerdo y totalmente en desacuerdo con la fiscalización para el cumplimiento de normas y disposiciones y sanciones; solo el 37% está de acuerdo y totalmente de acuerdo que existe transparencia, ética y equidad; por otro lado, la ley autoriza a las municipalidades normar y regular el transporte público; no obstante, los transportistas tienen tres debilidades: aplicación de normas, desarticulada implementación de estrategias para apelar a las emociones e instruir a la población en relación a la cultura de tránsito, débil fiscalización para cumplir normas y disposiciones municipales y sanciones; estos aspectos dificultan la eficacia de la entidad.

En relación a los antecedentes a nivel nacional, Fiallos (2018) en la investigación “La informalidad del servicio de taxi en la ciudad de Guayaquil, (período 2014 – 2017)”. Tuvo como objetivo: analizar la informalidad del servicio. La investigación fue descriptiva, exploratoria. Concluye que, el 75% de los taxistas saben que no conocen todos los requisitos exigidos por ley para que operen sus vehículos, existiendo un bajo conocimiento sobre la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; el 50% confirmó la existencia de haber sido agraviados por las autoridades de tránsito; el 90% cree que una de los procesos

principales de la proliferación del taxi informal en Guayaquil, es por la desocupación laboral; el 65% por la difícil legalización de los vehículos para brindar el servicio de transporte; el 95 % señala que es oneroso legalizar sus vehículos; destacando una forma de informalidad es a través de Uber donde los taxis que trabajan con la aplicación se registran para trabajar como choferes independientes, donde los choferes pueden laborar cuando ellos desean hacerlo, es decir, no tienen horarios de trabajo fijos.

Bravo (2017) en la investigación “Reforma al Art. 386 del COIP para combatir la informalidad, en especial a taxis no autorizados informales”. Tuvo como objetivo: Proponer la reforma del artículo 386 del código orgánico integral penal. La investigación fue de tipo descriptiva y correlacional. Se concluye que, el 98% menciona que una de las causas cruciales, la propagación de informales es debida al desempleo. También, los altos costos de formalizarse, el incremento de requisitos de permiso, y otros.

La Autoridad de Tránsito Municipal (2019) describe que la base legal de creación de la ATM, está regido, primero: por la promulgación a través de su publicación en la Gaceta Oficial Municipal, Guayaquil, 20 de julio de 2012 por la ordenanza que reglamenta la conformación y el ejercicio de la entidad pública municipal; segundo: sostenida por la Constitución en su artículo 227, donde detalla que la administración pública forma un servicio a la comunidad basados en los principios fundamentales de eficacia, eficiencia, calidad, jerarquía, descentralización, coordinación, participación y evaluación y; tercero: por el artículo 338 del Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización – COOTAD, que establece que cada autoridad regional, provincial, metropolitano y municipal tendrá la estructura que necesite para el desarrollo de sus objetivos y el ejercicio de sus competencias funcionando desconcentradamente. La estructura administrativa será la mínima necesaria para la gestión eficiente, eficaz y económica de las competencias de cada nivel de gobierno.

La Autoridad de Tránsito Municipal (2019), detalla diversos componentes para el manejo del tránsito municipal, que por la investigación se priorizarán dos dimensiones en relación a la gestión del tránsito vehicular en la modalidad de taxi; siendo el primer componente: el Reglamento y norma técnica del taxi convencional: donde se detallan los siguientes factores: características del vehículo: donde están los requerimientos generales, la identificación, la pintura, el interior y el equipo de emergencia del vehículo; Taxímetro homologado: con lo establecido en la Res-020-DIR-2013-ANT, ubicación e instalación, programación digital autorizada y cumplir con las características, sello y autorización de INEN y la ANT; publicidad: cumplimiento de colocación y otros de acuerdo a las Ordenanzas o Autorización de la Autoridad de Tránsito Municipal ATM; Sistema de comunicaciones: contar con el sistema de cámaras controlados por el ECU911 y entregados por el Gobierno Nacional, deberá tener instalado un sistema de GPS y de manera opcional un sistema de comunicación de radio de dos vías, y; Sanción: Si el vehículo NO cumpliera con alguno de estos requisitos establecidos en este Reglamento, NO PODRÁ circular como transporte público y se lo podrá sacar de circulación hasta que el propietario cumpla con lo establecido y verificado por los centros de Revisión Técnica Vehicular RTV y; como segundo componente: Los procesos de nivel operativo: que se refiere a los factores como: a. la planificación de tránsito: para disminuir los tiempos de viaje en la ciudad de Guayaquil mediante la implementación de soluciones y reformas viales y la utilización de equipamiento tecnológico para la planificación y control del tránsito e incrementar la seguridad vial en la ciudad de Guayaquil mediante la eficiente señalización horizontal y vertical de sus vías principales y secundarias, y; el control de tránsito: para fortalecer el control operativo de tránsito de la empresa pública municipal de tránsito de Guayaquil y formar continuamente al personal operativo y administrativo de la dirección de control de tránsito; Transporte: para potenciar las capacidades de los conductores de transporte para mejorar el servicio y mejorar la calidad de servicio del transporte público de Guayaquil mediante la reorganización del transporte y la implementación de sistemas integrales de gestión y control; Gestión de infracciones y servicios de tránsito: para gestionar la atención de los trámites relacionados a la gestión de infracciones y servicio de tránsito; Educación y seguridad vial: para fomentar y concientizar la educación vial en la ciudadanía para prevenir y/o

minimizar los daños causados por los accidentes viales en la ciudad de Guayaquil; Revisión técnica vehicular: para gestionar el pago al operador sobre los servicios públicos de revisión técnica vehicular, matriculación, registro de la propiedad vehicular y ventanilla única de servicios de movilidad y cumplir con el programa de inspección técnica vehicular a los vehículos que pertenecen e ingresan a la ciudad de Guayaquil y; Registro vehicular: para regular y controlar el parque automotor mediante procesos de registro vehicular y garantizar la operatividad de los procesos de registro vehicular.

Es preciso mencionar la ATM (2015) es fundada en el año 2012 por la Municipalidad en mención con la finalidad de instalar y emprender lineamientos para desarrollar un sistema integral de regulación, control y seguridad, con el medio ambiente y de acuerdo a Ley.

Por otro lado, Cervero (1997) diversos especialistas han tenido dificultades para definir el transporte informal en términos sencillos definiéndolo como una red de transporte basada en la comunidad.

Por su parte Garnett (2001) al estudiar sobre el transporte informal, uno se haría la pregunta por qué la población tomaría un servicio de transporte sin permiso y sin cumplir ciertas normas y el reglamento de tránsito siendo altamente peligroso. En diversos casos, aquellos que están fuera del proceso de planificación del transporte creen que si esperan la acción del gobierno, sus voces nunca serán escuchadas.

Por otro lado, la informalidad, Deelen (2015), la define como el conjunto de empresas no registradas o no jurídicamente constituidas en la economía. Asimismo, Deelen (2015), estudia la informalidad en cuatro dimensiones, en relación a aquellas empresas de menor tamaño, siendo el primer elemento, la Baja productividad y alto costo de ser formal: restringiendo su eficacia para ejecutar sus requerimientos laborales y tributarios. Para las organizaciones en un contexto de vulnerabilidad algunos valores que para otras son abordables, para ellos les resultan difícil. Para la mayor parte de un sector de micro y pequeña empresa las

cotizaciones a la seguridad social son costosas, en especial a los niveles malos de ingresos, cuando el costo de oportunidad de los recursos que están implicados de forma directa es muy elevado.

En esa interpretación se manifiesta, una inferior parte en lo que corresponde los colaboradores que estima para pensiones en relación de salud en estos sectores, prefiriendo lo recibido como una necesidad más próxima. En varios escenarios el nivel bajo de producción de las microempresas genera que evadan los impuestos y no pagar las respectivas obligaciones laborales para continuar en el mercado; el segundo elemento, la complejidad de procedimientos y regulación inadecuada: para las características de las micro y pequeñas empresas, que a lo largo de su existencia en el mercado están inmersos al reto del sistema burocrático que admiten un determinado número de operaciones, tiempos y costos, incidiendo en la competitividad de las organizaciones, y sobre todo en el nivel de formalización.

Lo antes expresado, plasma que la regulación normalmente es inconveniente para este porte de empresas, teniendo como efecto menos importancia la legalidad vigente de estas; el tercer elemento, es el Atractivo de la informalidad como opción de flexibilidad e independencia: en muchos de los casos, aunque se cuente con capacidad contributiva, las diferentes unidades escogen de manera libre la informalidad como alternativa a su contexto o porque desconocen de la relación beneficio-costos de la formalidad. La carencia de investigación sobre beneficios que conforman para de la formalización, también contribuye el no saber los beneficios de la formalización. Y; cuarto elemento. Reducido control y fiscalización y escasa sanción social: donde la disociación territorial y la operación poco visible de las microempresas o sin un lugar establecido que con lleva a ser compleja la labor de fiscalización y control.

A esto, también se suma la actitud permisiva existente en varios países con relación a la fiscalización de este segmento de empresas. No debe ser sorprendente encontrar países en donde las empresas formales, por ser un pequeño conjunto, sean enérgicamente fiscalizadas y sancionadas y por lo contrario las informales no se les impongan ninguna sanción, lo que no contribuye

a implementar e incentivar la formalidad. La escases de equipos fiscalizadores en recursos humanos y financieros para atender muchos números de empresas informales alrededor de todas las zonas de la ciudad alimenta a que el control sea menor. Existen prácticas fuertes no sancionadas socialmente generando que no contribuya a la formalización, como: Multas reducidas a la informalidad, en que los infractores prefieren pagarlas y no cumplir con la regulación, sistemas de sanciones mal diseñados, en que la repetición de infracciones de un mismo ciudadano o chofer no implica multas que vayan aumentando, existencia de sobornos o de prácticas corruptas, provocando que estas unidades continúen en su operación en la informalidad.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

Tipo de investigación

Según Hernández, Fernández y Baptista (2014) fue correlacional, porque asoció las variables, conociendo como la informalidad es influenciada por el tipo de gestión que se esté trabajando.

Diseño de investigación

Según Hernández, Fernández y Baptista (2014) fue no experimental; porque no se manipularon ni una de las variables y Transversal, porque se estudió en un tiempo único y determinado.

3.2. Variables y operacionalización

Definición conceptual

Variable independiente. Gestión del Tránsito Vehicular de la ATM

Es la misión de establecer y ejecutar políticas para implementar un sistema integrado de regulación, control, seguridad vial (Municipio de Guayaquil, 2020).

Variable dependiente. Informalidad

Es el conjunto de empresas no registradas o no jurídicamente constituidas en la economía (Deelen, 2015).

Definición operacional

Variable independiente. Gestión del Tránsito Vehicular de la ATM

Es el desarrollo del reglamento y norma técnica del taxi convencional y procesos de nivel operativo de la ATM.

Indicadores

Sus indicadores fueron: Características del vehículo, Taxímetro homologado, Publicidad en el vehículo, Sistema de comunicaciones, Sanción, Planificación de tránsito, Control de tránsito, Transporte, Gestión de infracciones y servicios de tránsito, Educación y seguridad vial, Revisión técnica vehicular y, Registro vehicular.

Variable dependiente. Informalidad

Es la práctica diaria reflejada por la baja productividad y alto costo de ser formal, y complejidad de procedimientos, regulación inadecuada, la flexibilidad e independencia y el reducido control y fiscalización y escasa sanción social.

Sus indicadores fueron: Capacidad de cumplir obligaciones, Costo de oportunidad, Características de las micro y pequeñas empresas, Beneficio – Costo de la formalidad, Información de sistemas, Fiscalización y control, Actitud permisiva de fiscalización, Capacidad de los equipos fiscalizadores, Existencia de sobornos o de prácticas corruptas y, Sistemas de sanciones mal diseñados.

Escala de Medición

Los indicadores, fueron evaluados, a través de ítems, con una escala ordinal del 1 al 5, donde 1, es totalmente en desacuerdo; 2, es en desacuerdo; 3, ni de acuerdo ni en desacuerdo; 4, de acuerdo y; 5, totalmente de acuerdo.

3.3. Población, muestra, muestreo

Población

Según Hernández, Fernández, y Baptista (2014) es el conjunto de todos los casos que concuerdan con una serie de especificaciones. En la investigación se determinaron un número total de taxistas formales e informales son de aproximadamente 14400; es preciso resaltar que no existe una cifra oficial sobre taxistas informales, pero si podemos tener un referente en relación a los operativos desplegados por la Autoridad de Tránsito Municipal, donde una noticia de El Universo (2019), detalla que a julio del 2019 iban reteniendo 1.303 unidades particulares por ofrecer servicio informal de transporte en la urbe. Esa cifra aumenta considerablemente a los 800 vehículos retenidos en el periodo del año 2018 (significando que para julio ya superan en un 68% (mitad de año), lo que se habría triplicado al final del año 2019, en un aproximado de 2400 de vehículos que ofrecen el servicio de taxi informal. Asimismo, según la Unión de Cooperativas de Transportes de Taxistas del Guayas - UCTG, el número de taxistas formales son 12000.

Criterios de inclusión

Los que circulan en la ciudad de Guayaquil

Criterios de exclusión

Los que no tienen más de un año de estar laborando en la ciudad.

Tabla 1. Porcentaje de taxistas por estrato - condición

Estrato - Condición	Cantidad	Porcentaje
Formales	12000	83%
Informales	2400	17%
Total	14400	100%

Muestra

Según Hernández, Fernández y Baptista (2014) para determinar la muestra se procedió a estratificar a los taxistas por su condición de formales e informales, con la fórmula de población finita con un margen de error del 5%, la que determinó la cantidad de 374 taxistas, aplicando el valor de representatividad porcentual, estratificando por su condición serían 310 taxistas formales y 64 taxistas informales a encuestar:

Tabla 2. Muestra por estrato - condición

Estrato - Condición	Muestra	Porcentaje	Muestra por cada tipo
Formales	374	83%	310
Informales		17%	64

Muestreo

Para determinar la muestra y teniendo en cuenta la descripción de las dos poblaciones, se planteó la técnica de encuesta con un muestreo probabilístico estratificado, permitiendo abordar a los que están en condición de formales e informales, y seleccionando al azar, con fórmula de población finita, con un porcentaje de error del 5%, que permitió determinar la confianza de un valor de 0.975 con un resultado en la tabla estadística de 1.96, es decir un nivel de confianza del 95%. El detalle en el anexo 5.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

La técnica a usar es la encuesta la cual se aplicó a los taxistas con vehículo informal y formal para conocer los motivos a que lo llevan a trabajar en la informalidad y formalidad y su relación con la gestión del tránsito vehicular de la ATM. El instrumento que se utilizó fue el cuestionario. Se diseñaron ítems relacionados a las variables en estudio, con el objetivo de responder a la hipótesis.

3.5. Procedimientos

Se coordinó con el representante de la cooperativa de taxistas formales, asimismo con los informales, estableciendo y cumpliendo los días y rangos de hora de ejecución de las encuestas, las mismas que permitieron recolectar información que luego fueron tabuladas, analizadas e interpretadas en los resultados, nutriendo así la discusión de resultados.

3.6. Métodos de análisis de datos

Se consideró el coeficiente de correlación de Pearson para responder a la hipótesis planteada y; para la confiabilidad del instrumento el Alfa de Cronbach.

3.7. Aspectos éticos

Hernández, Fernández y Baptista (2014), mencionan a la responsabilidad, para la efectividad en la utilización de recursos; honestidad: primando el fin y; confidencialidad: cuidando la imagen y trayectoria.

IV. RESULTADOS

Objetivo específico 1

Determinar la influencia de la gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal en la baja productividad y alto costo de ser formal del servicio de taxi, Guayaquil 2020.

Tabla 3. Porcentajes de las respuestas de los Taxistas en la ciudad de Guayaquil correspondiente a la Baja Productividad y alto costo de ser formal

			Baja productividad y alto costo de ser formal			
			A lo más desacuerdo	Ni desacuerdo, ni acuerdo	Por lo menos de acuerdo	Total
Gestión del tránsito	A lo más desacuerdo	Nº	37	24	0	61
		%	94,9%	13,1%	0,0%	16,3%
	Ni desacuerdo, ni acuerdo	Nº	2	1	0	3
		%	5,1%	0,5%	0,0%	0,8%
	Por lo menos de acuerdo	Nº	0	158	152	310
		%	0,0%	86,3%	100,0%	82,9%
Total		Nº	39	183	152	374
		%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Elaboración propia

La tabla 3, muestra que el 100,0% (152) de los encuestados estuvieron en por lo menos de acuerdo con la baja productividad y alto costo de ser formal; y así también en por lo menos de acuerdo con la gestión de tránsito del ATM a diferencia de un 86,3% (158) que declararon estar en ni acuerdo y ni en desacuerdo que la Gestión de tránsito del ATM influye en la baja productividad y alto costo de ser formal; mientras un 94,9% (37) confirman estar a lo más desacuerdo en la baja productividad y alto costo de ser formal y así mismo están a lo más desacuerdo con la manera que llevan la gestión de tránsito. También en el Anexo 5, se demuestra que existe una correlación positiva moderada entre la gestión del tránsito con la baja productividad y alto costo de ser formal, en un ,654 y una significación bilateral de 0,01.

Objetivo específico 2

Determinar la influencia de la gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal en la complejidad de procedimientos, regulación inadecuada del servicio de taxi, Guayaquil 2020.

Tabla 4. Porcentajes de las respuestas de los Taxistas en la ciudad de Guayaquil correspondiente a la complejidad de procedimientos, regulación inadecuada

			Complejidad de procedimientos, regulación inadecuada		
			A lo más desacuerdo	Ni desacuerdo, ni acuerdo	Total
Gestión del tránsito	A lo más desacuerdo	Nº	51	10	61
		%	58,0%	3,5%	16,3%
	Ni desacuerdo, ni acuerdo	Nº	3	0	3
		%	3,4%	0,0%	0,8%
	Por lo menos de acuerdo	Nº	34	276	310
		%	38,6%	96,5%	82,9%
Total		Nº	88	286	374
		%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Elaboración propia

La tabla 4, muestra que el 96,5% (276) de los encuestados estuvieron en ni acuerdo, ni desacuerdo con la complejidad de procedimientos, regulación inadecuada; mientras un 58,0% (51) confirman estar a lo más desacuerdo en la complejidad de procedimientos, regulación inadecuada, así mismo por lo menos estar de acuerdo con la manera que llevan la gestión de tránsito. También en el Anexo 6, se demuestra que existe una correlación positiva moderada entre la gestión del tránsito con la complejidad de procedimientos, regulación inadecuada, en un ,654 y una significación bilateral de 0,01.

Objetivo específico 3

Determinar la influencia de la gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal en lo atractivo de la informalidad como opción de flexibilidad e independencia del servicio de taxi, Guayaquil 2020.

Tabla 5. Porcentajes de las respuestas de los Taxistas en la ciudad de Guayaquil correspondiente a lo Atractivo de la Informalidad como opción de flexibilidad e independencia

			Atractivo de la informalidad como opción de flexibilidad e independencia			
			A lo más desacuerdo	Ni desacuerdo, ni acuerdo	Por lo menos de acuerdo	Total
Gestión del tránsito	A lo más desacuerdo	Nº	39	22	0	61
		%	95,1%	9,1%	0,0%	16,3%
	Ni desacuerdo, ni acuerdo	Nº	2	1	0	3
		%	4,9%	0,4%	0,0%	0,8%
	Por lo menos de acuerdo	Nº	0	219	91	310
		%	0,0%	90,5%	100,0%	82,9%
Total		Nº	41	242	91	374
		%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: Elaboración propia

La tabla 5, muestra que el 90,5% (219) de los encuestados estuvieron en ni acuerdo ni desacuerdo con el atractivo de la informalidad como opción de flexibilidad e independencia; y así también en por lo menos de acuerdo con la gestión de tránsito del ATM a diferencia de un 95,1% (39) que declararon estar a lo más desacuerdo con el atractivo de la informalidad como opción de flexibilidad e independencia y la gestión de tránsito. También en el Anexo 7, se demuestra que existe una correlación positiva moderada entre la gestión del tránsito con el atractivo de la informalidad como opción de flexibilidad e independencia, en un ,613 y una significación bilateral de 0,01.

Objetivo específico 4

Determinar la influencia de la gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal en el reducido control y fiscalización y escasa sanción social del servicio de taxi, Guayaquil 2020.

Tabla 6. Porcentajes de las respuestas de los Taxistas en la ciudad de Guayaquil correspondiente al reducido control y fiscalización y escasa sanción social

			Reducido control y fiscalización y escasa sanción social			
			A lo más desacuerdo	Ni desacuerdo, ni acuerdo	Por lo menos de acuerdo	Total
Gestión del tránsito	A lo más desacuerdo	Nº	56	5	0	61
		%	96,6%	1,8%	0,0%	16,3%
	Ni desacuerdo, ni acuerdo	Nº	2	1	0	3
		%	3,4%	0,4%	0,0%	0,8%
	Por lo menos de acuerdo	Nº	0	273	37	310
		%	0,0%	97,8%	100,0%	82,9%
Total	Nº	58	279	37	374	
	%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Fuente: Elaboración propia.

La tabla 6, muestra que el 97,8% (273) de los encuestados estuvieron en ni acuerdo ni desacuerdo con el reducido control y fiscalización y escasa sanción social; y así también en por lo menos de acuerdo con la gestión de tránsito del ATM a diferencia de un 96,6% (56) que declararon estar a lo más desacuerdo Reducido control y fiscalización y escasa sanción social que a su vez con la gestión de tránsito. También en el Anexo 8, se demuestra que existe una correlación positiva alta entre la gestión del tránsito con la el reducido control y fiscalización y escasa sanción social, en un ,761 y una significación bilateral de 0,01.

Objetivo general

Determinar la influencia de la gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal en la informalidad del servicio de taxi, Guayaquil 2020.

Tabla 7. Porcentajes de las respuestas de los Taxistas en la ciudad de Guayaquil correspondiente a la Informalidad

			Informalidad			
			A lo más desacuerdo	Ni desacuerdo, ni acuerdo	Por lo menos de acuerdo	Total
Gestión del tránsito	A lo más desacuerdo	Nº	54	4	3	61
		%	96,4%	1,3%	27,3%	16,3%
	Ni desacuerdo, ni acuerdo	Nº	2	1	0	3
		%	3,6%	0,3%	0,0%	0,8%
	Por lo menos de acuerdo	Nº	0	302	8	310
		%	0,0%	98,4%	72,7%	82,9%
Total	Nº	56	307	11	374	
	%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Fuente: Elaboración propia.

La tabla 7, muestra que el 98,4% (302) de los encuestados expresaron estar en ni desacuerdo, ni acuerdo con la Informalidad y con este mismo porcentaje otros están por lo menos de acuerdo en la Gestión de tránsito a diferencia de un 96,4% (54) que declaran estar a lo más desacuerdo con la gestión de tránsito del ATM influye en la Informalidad. También en el Anexo 9, se demuestra que existe una correlación positiva alta entre la gestión del tránsito con la el reducido control y fiscalización y escasa sanción social, en un ,787 y una significación bilateral de 0,01.

V. DISCUSIÓN

En los resultados que se manifiestan en la investigación, al observar las diversas tablas del capítulo de resultados, algunos datos sobresaliente de las Dimensiones de la Informalidad.

En la tabla 3, el objetivo específico 1 muestra que el 100,0% (152) de los encuestados estuvieron en por lo menos de acuerdo con la baja productividad y alto costo de ser formal; en ello se puede observar una correlación de Pearson del 0,654.

En la tabla 4, en el objetivo específico 2 muestra que el 96,5% (276) de los encuestados estuvieron en ni acuerdo, ni desacuerdo con la complejidad de procedimientos, regulación inadecuada, en ello se puede observar una correlación de Pearson del 0,654.

En la tabla 5, el objetivo específico 3 muestra que el 90,5% (219) de los encuestados estuvieron en ni acuerdo ni desacuerdo con el atractivo de la informalidad como opción de flexibilidad e independencia, en ello se puede observar una correlación de Pearson del 0,613.

En relación a las tres primeras dimensiones de la informalidad como es la Baja productividad y alto costo de ser formal y Complejidad de procedimientos, regulación inadecuada, Atractivo de la informalidad como opción de flexibilidad e independencia; la gestión del tránsito vehicular de la ATM, se reafirma en el trabajo de investigación de (Gonzalez,2019) expresa que las personas dedican su tiempo laborando de forma informal, por su parte en teoría lo que concluye Bravo (2017) donde el 98% afirma que una de las causas fundamentales la proliferación de informales es por los altos costos de formalizarse, el aumento de requisitos de permiso para poder circular les provoca gastos quizás innecesarios debido que ellos no ven necesario formalizarse siendo estos cuantiosos tramites otras de las causas; de la misma manera Cotrina y Peregrino (2018) concluyen que, el 40% confirman que los componentes más notables que estimula a la informalidad son el temor a los gastos; y las barreras burocráticas y; sobre todo que en los municipios el tiempo de espera por la gestión de licencia de funcionamiento sobrepasa a lo

esperado por los conductores. Al respecto, Meneses (2019) en un estudio sobre la regulación del servicio de taxi en Lima Metropolitana, determinó que el 83% de taxistas entrevistados también consideró que el participar de la implementación de la Ordenanza N° 1597-MML le originaron costos altos y no necesarios. Ya que esto fue debido a que la actualización de datos debía venir acompañada de la emisión del Certificado de Autorización para operar como taxi, renovado. También se refirma con lo expresado por Fiallos (2018) quien concluye que, el 75% de los taxistas saben que no conocen todos los requisitos exigidos por ley para que operen sus vehículos, existiendo un bajo conocimiento sobre la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; el 95 % indica que es oneroso legalizar sus vehículos; destacando una forma de informalidad es a través de Uber donde los taxis que trabajan con la aplicación se registran para trabajar como choferes independientes, donde los choferes pueden laborar cuando ellos desean hacerlo, es decir, no tienen horarios de trabajo fijos.

En la tabla 6, en el objetivo específico 4 muestra que el 97,8% (273) de los encuestados estuvieron en ni acuerdo ni desacuerdo con el reducido control y fiscalización y escasa sanción social; en ello se puede observar una correlación de Pearson del 0,761. Por último en la Tabla 7, el objetivo general nos muestra que el 98,4% (302) de los encuestados expresaron estar en ni desacuerdo, ni acuerdo que la gestión de tránsito del ATM influye en la Informalidad, en ello se puede observar una correlación de Pearson del 0,787.

Por otro lado, en relación a la última dimensión de la informalidad del Reducido control y fiscalización y escasa sanción social; se confirma con lo que expresa García (2014) quien concluye que, el 41% de encuestados, mencionan que hay favoritismo en los procesos; el 76% confirma que existe una regular y deficiente implementación con vehículos para cumplir funciones de fiscalización; sumado a la débil fiscalización para el cumplimiento de normas y disposiciones municipales y sanciones; estos factores entorpecen la eficacia de la entidad. Otro factor es la tecnología de aplicaciones y la búsqueda de una regulación se debe principalmente a las denuncias de competencia desleal. Saavedra, especialista en asesoría civil, aclara que si bien se trata de “una figura de informalidad” ya que estas modalidades están fuera de las convenciones tradicionales del sistema de transporte, para que

exista una competencia desleal debe tratarse de actores que estén en el mismo rubro y las aplicaciones no están en el rubro de servicios de taxi; también (Jiménez, 2019), menciona que hoy en día el servicio de taxi es uno de los pequeños emprendimientos más rentables en el Ecuador, comprobándose en relación que a pesar de las sanciones, siguen apareciendo individuos que brindan el servicio de forma ilegal conocidos como taxistas piratas, causando muchas veces marchas y protestas por los taxis amarillos que cuentan con el permiso respectivo para circular y brindar el servicio de manera legal; por otro lado, (La Tercera, 2016), informa que en Chile, el Presidente de la Asociación Gremial Taxis Ejecutivos de Chile, Víctor Mella, menciona que el gobierno no tiene la capacidad de fiscalizar ley Uber, porque son 200 inspectores para 50 mil vehículos. ¿Cómo los controlarán? ¿Funcionará este registro de plataformas? estos vehículos deberán tener un color o distinción adecuada. De lo contrario, no pueden ser fiscalizados sin una patente especial, como lo hacen con nosotros; lo antes mencionado se determina con lo que Yangali (2018) concluye que, la gestión del tránsito vehicular en el cercado de Lima no tiene artículo específico con la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y; por último, que detalla el (Banco de Desarrollo de América Latina CAF, 2014) que es importante recalcar que las actividades de fiscalización están directamente asociadas a las actividades de operación, pero ambas son complementarias y no deben ser confundidas. Pueden ser ejecutadas por los mismos agentes de tránsito, que tendrán sus actividades programadas diariamente, pudiendo actuar, en algunos momentos, en tareas de operación, en otros momentos en tareas de fiscalización y, puede darse, hasta, la programación simultánea de las dos actividades. Siempre que un agente operacional se enfrente a algún comportamiento inadecuado o irregular, éste debe guiar en lo más posible al usuario y tratar de dar solución el problema. En ser el caso de no poder resolver el problema o si ocurre alguna infracción grave, la multa de tránsito deberá ser aplicada.

Por su parte en lo que menciona el tema relevante sobre la informalidad según los resultados la Gestión de tránsito por parte de la ATM no genera ningún interés a los taxistas informales para que ellos se legalicen y no sigan provocando una molestia a nivel social entre los taxistas formales y ellos, ya que deben formalizarse

y tener una competencia laboral justa por su parte existen circunstancias que enmarcan una situación que afecta a muchos de estos choferes profesionales. También en el Anexo 9, y más relevante se demuestra que existe una relación significativa entre la gestión del tránsito con la informalidad, en un, 0,787, es decir 78,7%, al nivel 0,01 (bilateral).

Esto se refiere que la gestión del tránsito vehicular de la ATM, influye en las dimensiones de la informalidad por lo tanto podemos deducir que al momento de ser aplicado el debido instrumento ellos más que todo los taxistas informales reflejan a través de sus respuesta el desinterés que tienen estas personas, el poder ser parte de los taxistas legales porque no les conviene poder ejercer legalmente ya que se rigen a muchos reglamentos y leyes en los cuales ellos no están interesados cumplir.

VI. CONCLUSIONES

Podemos llegar a la conclusión y a los resultados que son los siguientes:

- 1) Para la baja productividad y alto costo de ser formal los taxistas informales no descartan el hecho de ser formal les favorecería en sus ingresos pero les resulta demasiado alto el costo de ser formal por la gestión que realiza el ATM, generando un, 654, es decir 65,4%, al nivel 0,01 (bilateral).
- 2) Correspondiente al procedimiento, regulación inadecuada, en este aspecto los informales saben o están conscientes de que no están cumpliendo con los debidos requisitos que exige o plantea la ley o la autoridad para poder circular libremente con sus unidades, esto influye en un ,654, es decir 65,4%, al nivel 0,01 (bilateral).
- 3) A lo atractivo de la informalidad como opción de flexibilidad e independencia es decir que ven a la informalidad como un pequeño emprendimiento y poder solventar sus gastos debido también al desempleo que se desencadena en la ciudad de Guayaquil esto da como resultado de un, 613, es decir 61,3%, al nivel 0,01 (bilateral).
- 4) En el reducido control y fiscalización y escasa sanción social, es lo que más genera decidir por no formalizarse, la ATM en muchas ocasiones no cumple con los reglamentos de sanciones hacia los informales, esta falta de control por la autoridad influye en un, 761, es decir 76,1%, al nivel 0,01 (bilateral).
- 5) En muchas ocasiones los taxistas informales hacen caso omiso a las leyes que rigen en la actualidad por parte de la ATM, como autoridades o parte del municipio no hacen cumplir los procesos regulados por ellos y esto con lleva a que los taxistas formales bajo muchos reglamentos no estén de acuerdo que ellos circulen libremente en la ciudad, en nuestro objetivo general la influencia de la gestión del ATM influye en la formalidad en un, 787, es decir 78,7%, al nivel 0,01 (bilateral).

VII. RECOMENDACIONES

- Sugerir a la Autoridad de Tránsito Municipal revisar sus tarifas en el debido procedimiento de formalización del servicio de taxi y que trabajen conjuntamente con los taxistas que no forman parte de una cooperativa para poder legalizarlos.
- Recomendarles a los taxistas informales ser chofer profesional es decir invertir para adquirir su licencia en una escala mayor.
- Sugerir a la Autoridad de Tránsito Municipal realizar un estudio sobre la regulación del servicio de taxi haciendo partícipe al grupo objetivo y poder construir e implementar una ordenanza adecuada a la realidad del servicio de taxi.
- Recomendarles a los taxistas informarles acogerse al beneficio que brinda la CFN entidad del estado para poder adquirir sus unidades atreves de préstamo.
- Sugerir a la autoridad de tránsito municipal el diseño de estrategias para influenciar de forma positiva en la eliminación de la informalidad del servicio de taxi.
- Incitar a la municipalidad de la ciudad de Guayaquil a la creación de algún programa que les brinde beneficios a favor del taxista formal y así generar interés por parte del taxista informal.

REFERENCIAS

- Deelen, L. (2015). Políticas para la formalización de las micro y pequeñas empresas en América Latina. Obtenido de https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---americas/---ro-lima/---sro-santiago/documents/publication/wcms_368329.pdf
- Aguilar, S. (2017). Fórmulas para el cálculo de la muestra en investigaciones . Obtenido de <https://freddyaliendre.files.wordpress.com/2017/02/48711206.pdf>
- Amador. (2020). Taxismo informal aumenta en Guayaquil a pesar de los controles. Obtenido de <https://www.primicias.ec/noticias/sociedad/taxismo-informal-aumenta-guayaquil-atm/>
- ATM. (2015). Autoridad de tránsito municipal. . Obtenido de <http://www.comisiontransito.gob.ec/ctg/>
- Autoridad de Tránsito Municipal. (2019). Ley de transparencia. Obtenido de <https://www.atm.gob.ec/Show/LeyDeTransparencia/2019/DICIEMBRE>
- Banco de Desarrollo de América Latina CAF. (2014). Gestión del tránsito. Obtenido de <https://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/792/GestionDeTransito2015-26ago.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Bravo, V. (2017). Reforma al Art. 386 del COIP para combatir la informalidad, en especial a taxis no autorizados “informales”. Obtenido de <http://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/8256/1/TUBAB052-2017.pdf>
- Cervero, R. (1997). Paratransit in America: Redefining mass transportation. London: Praeger Publisher.
- Cotrina, R. y Peregrino, W. (2018). Factores que determinan la informalidad empresarial en el sector transporte del área urbana del distrito de Cajamarca, para el año 2017. Obtenido de <http://repositorio.upagu.edu.pe/bitstream/handle/UPAGU/780/Cont0067.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Delgado. (2019). Breve evaluación de servicio de taxis a nivel mundial. Obtenido de <https://www.ecosdelcombeima.com/columnista/nota-148677-breve-evaluacion-de-servicio-de-taxis-nivel-mundial>
- El Comercio. (2018). Un grupo de taxistas solicitaron a la ATM un mayor control sobre los vehículos informales de Guayaquil. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/taxistas-reclamos-atm-guayaquil-uber.html>
- El Comercio. (2019). Cada taxista recauda USD 47 por hacer 19 carreras diarias. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/taxista-recaudacion-taxis-carreras-economia.html>
- El Universo. (2019). En más de 60 zonas opera el taxismo informal en Guayaquil. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/guayaquil/2019/07/03/nota/7406586/mas-60-zonas-opera-informalidad>
- El Universo. (2020). Servicio de taxis en el sector se da entre legales e informales. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/guayaquil/2020/01/23/nota/7702863/servicio-taxis-sector-se-da-legales-e-informales>
- Fiallos. (2018). La informalidad del servicio de taxi en la ciudad de Guayaquil, (período 2014 – 2017). Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/34139/1/FIALLOS%20ROBALINO.pdf>
- Fiallos, N. (2018). La informalidad del servicio de taxi en la ciudad de Guayaquil, (período 2014 – 2017). Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/34139/1/FIALLOS%20ROBALINO.pdf>
- García, M. G. (2014). Gestión administrativa para mejorar la eficacia de la oficina de transportes y seguridad vial de la Municipalidad Provincial de Sánchez Carrión. Obtenido de

http://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/1005/garciagomez_mirtha.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Garnett, N. S. (2001). The road from welfare to work: Informal transportation and the urban poor. *Harvard Journal on Legislation* , , 38 (73), 176-212.

González. (2019). Taxistas protestan por el transporte informal en Cartago, Valle. Obtenido de <https://www.rcnradio.com/colombia/pacifico/taxistas-protestan-por-el-transporte-informal-en-cartago-valle>

Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, M. . (2014). Metodología de la investigación (6ta ed.). . México D. F.: : : Mc Graw-Hill Education.

Jiménez. (2019). Diseño de implementación de un servicio exclusivo de taxi para mujeres conducido por mujeres en Guayaquil . Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/32718/1/TESIS%20ISCE%20-%20208%20-%20Servicio%20de%20taxi%20para%20mujeres%20conducido%20por%20mujeres.pdf>

La Factoria. (2019). La informalidad a bordo de un taxi. Obtenido de <http://lafactoria.pe/portfolio/la-informalidad-a-bordo-de-un-taxi/>

La Tercera. (2016). Presidente Asociación Gremial Taxis Ejecutivos de Chile: "El proyecto de ley Uber tiene aspectos de inconstitucionalidad". Obtenido de <https://www.latercera.com/noticia/presidente-asociacion-gremial-taxis-ejecutivos-chile-proyecto-ley-uber-aspectos-inconstitucionalidad/>

Meneses. (2019). Regulación del Servicio de Taxi en Lima Metropolitana. Obtenido de http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/39872/Meneses_TSS.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Rodriguez, Y. y Vilchez, F. (2018). Evasión y recaudación tributaria en las. Obtenido de <http://repositorio.uncp.edu.pe/bitstream/handle/UNCP/4894/Rodriguez%20Canchumani%20-%20Vilchez%20Amaro.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

- Yangali, J. A. (2018). Gestión del tránsito vehicular en el cercado de Lima 2018. Obtenido de http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/21995/Yangali_GJA.pdf?sequence=1
- El telégrafo. (2017). 40 taxis informales son retenidos diariamente por agentes de la ATM <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/guayaquil/1/40-taxis-informales-son-retenidos-diariamente-por-agentes-de-la-atm>.
- El telégrafo. (2017). Taxistas protestan y fuerzan a agremiados a parar <https://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/guayaquil/1/taxistas-bloquean-principales-calles-en-protesta-por-los-informales>.
- ITESUT. (2016). ATM advierte a los 'taxis' no avalados que usan aplicación <https://itesut.edu.ec/atm-advierte-a-los-taxis-no-avalados-que-usan-aplicacion/>
- Hernández. (2016). Modelo de gestión del servicio de transporte UBER. Plataforma de Informales <https://www.redalyc.org/jatsRepo/676/67650281008/html/index.html>
- Estrada. (2013). análisis y dimensionamiento del servicio de taxi en una ciudad <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/25853/TFM.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- El tiempo. (2017). Transporte informal, un problema en el país más allá de Uber <https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/transporte-informal-y-movilidad-en-colombia-32840>
- Martínez. (2018). Caracterización del transporte formal e informal como problemática de la movilidad en santiago de Cali.

https://repository.icesi.edu.co/biblioteca_digital/bitstream/10906/84559/1/TG02240.pdf

Villamizar. (2015). Estudio del comportamiento de los usuarios de medios de transporte informales en la ciudad de Bucaramanga
<file:///C:/Users/Messi/Downloads/56321-286573-1-SM.pdf>

Comisión de Transito del Ecuador. (2017). Comision de Transito Ddel Ecuador,
<http://www.comisiontransito.gob.ec/modernizacion/>

Cusme. (2011). "la informalidad del transporte terrestre y comercial (taxis) en el cantón la libertad, conforme lo dispone la actual ley de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial"
<https://repositorio.upse.edu.ec/bitstream/46000/426/1/La%20informalidad%20del%20transporte%20terrestre%20y%20comercial%28taxis%29.com.pdf>

El Universo. (2019). Informalidad de los taxis, una forma de sobrellevar la crisis
<https://www.eluniverso.com/2009/03/29/1/1445/E62504BFE8F9480C81EA9FEBFD94B8A0.html>

Chhavi Sharma. (2016). Título de su trabajo: Ubicando "informalidad" en el icónico servicio de taxi de la ciudad de Mumbai: nuevas transgresiones y desafíos a la "estructura nacional" de gobernanza urbana.
<https://rc21mexico16.colmex.mx/images/abstracts/stream1/stream1-panel2-sharma.pdf>

Simona Frazzani. (2016). Estudio sobre transporte de pasajeros por taxi, coche de alquiler con conductor y viaje compartido en la UE
<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-country-reports.pdf>

Drew, R. (Agosto de 2005). A reality check for housing affordability advocates.
<http://www.nhi.org/online/issues/142/reality.html>

- Garnett, N. S. (2001). The road from welfare to work: Informal transportation and the urban poor. . Harvard Journal on Legislation , 38 (73), 176-212.
- Cronin J., 2005, "The taxi plan was skorokoro.", Mail & Guardian, 25 November 1st December
- Katz, B. (Octubre de 2002). Where is affordable housing on the national agenda. <http://www.brookings.edu/speeches/2002/1009housing.aspx>
- Stolz, R. (Abril de 2000). Poverty and Transportation. Obtenido de The Center for Community Change: <http://www.hartfordhwp.com/archives/45/304.html>
- Vara, Arístides (2015) Siete pasos para elaborar una tesis. Peru editorial Macro
- Vickrey, William Spencer (1969) "Congestion Theory and Transport Investment".
- Cooper, J., R. Mundy y J. Nelson (2010) Taxi! Urban Economies and the Social and Transport Impacts of the Taxicab. Edit. Ashgate (185 páginas). ISBN: 978-0-7546-7628-7.
- Daganzo C.F. (2010) Structure of competitive transit networks. Transportation Research Part B 44, 434-446.
- Muñoz-Caicedo, A., & Chois-Lenis, P. M. (2014). Riesgos laborales en trabajadores del sector informal del Cauca, Colombia. Revista de la Facultad de Medicina, 62(3), 379-385.
- Quintero Vargas, S., & Arias Riaños, R. E. (2019). Diseño de información aplicado para el cambio de comportamiento. Caso transporte informal "motorratón" en la ciudad de Palmira (Bachelor's thesis, Universidad Autónoma de Occidente).
- Salanova J.M., M. Estrada, G. Aifadopoulou y E. Mitsakis (2011) A review of the modeling of taxi services. Procedia Social and Behavioral Sciences 20 (2011) 150 -161.
- Yang H., C. S. Fung, K. I. Wong and S. C. Wong (2010a) Nonlinear pricing of taxiservices. Transport Research A, Volume. 44, 337 – 348.

Ogunrinola, I. O. (2011) Informal Self-Employment and Poverty Alleviation: Empirical Evidence from Motorcycle Taxi Riders in Nigeria. International Journal of Economics and Finance, Vol. 3 (No. 2).

Arirang (1 de mayo de 2015). Korea uses spring tourism week to promote domestic travel. Arirang. Recuperado de http://www.arirang.co.kr/News/News_View.asp?nseq=179147

L. Alexander and M. Donath, "Differential GPS based control of a heavy vehicle", Technical Report of the Minnesota Department of Transportation, Minnesota, USA, 1999.

D.M. Bevy, "Global Positioning System (GPS): a low-cost velocity sensor for correcting inertial sensor errors on ground vehicles", Journal of Dynamic Systems, Measurement, and Control, vol. 129, nº 2, pp. 255- 264, 2004.

ANEXOS

ANEXO 1. Matriz de Operacionalización

VARIABLES DE ESTUDIO	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIÓN	INDICADOR	ÍTEM	ESCALA DE MEDICIÓN
Gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal	Es la misión de establecer y ejecutar políticas para implementar un sistema integrado de regulación, control, seguridad vial (Municipio de Guayaquil, 2020).	Es el desarrollo del reglamento y norma técnica del taxi convencional y procesos de nivel operativo de la ATM.	Reglamento y norma técnica del taxi convencional	Características del vehículo	1	Ordinal
				Taxímetro homologado	2	
				Publicidad en el vehículo	3	
				Sistema de comunicaciones	4	
				Sanción	5	
			Procesos de nivel operativo	Planificación de tránsito	6	
				Control de tránsito	7	
				Transporte	8	
				Gestión de infracciones y servicios de tránsito	9	
				Educación y seguridad vial	10	
				Revisión técnica vehicular	11	
				Registro vehicular	12	
Informalidad	Es el conjunto de empresas registradas o no jurídicamente constituidas en la economía (Deelen, 2015).	Es la práctica diaria reflejada por la baja productividad y alto costo de ser formal, y complejidad de procedimientos, regulación inadecuada, la flexibilidad e independencia y el reducido control y fiscalización y escasa sanción social.	Baja productividad y alto costo de ser formal	Capacidad de cumplir obligaciones	13	
				Costo de oportunidad	14	
			Complejidad de procedimientos, regulación inadecuada	Características de las micro y pequeñas empresas	15, 16 y 17	
				Beneficio – Costo de la formalidad	Atractivo de la informalidad como opción de flexibilidad e independencia	
			Reducido control y fiscalización y escasa sanción social		Información de sistemas	
				Fiscalización y control	20	
				Actitud permisiva de fiscalización	21	
				Capacidad de los equipos fiscalizadores	22	
				Existencia de sobornos o de prácticas corruptas	23	
				Sistemas de sanciones mal diseñados	24	

Fuente: Base Teórica
Elaboración Propia

Anexo 2. Instrumento de las variables

El presente cuestionario tiene como objetivo Determinar la influencia de la gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal en la informalidad del servicio de taxi, Guayaquil 2020, llevar a cabo esta información resulta de interés para el desarrollo de una tesis de Maestría de la Universidad Cesar Vallejo. En estas opciones debe señalar con un visto la respuesta que se sienta más identificado, agradezco su aporte.

ÍTEM	Total en desacuerdo	Desacuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	De acuerdo	Totalmente de acuerdo
	1	2	3	4	5
Considera que la Autoridad de Tránsito Municipal ATM, le orienta sobre dónde están los requerimientos generales, como: la pintura, el interior y el equipo de emergencia del vehículo.					
Considera que la ATM, le brinda mecanismos adecuados para cumplir con lo establecido en la Res-020-DIR-2013-ANT, sobre la ubicación e instalación de accesos y programación digital autorizada.					
Considera que la ATM le orienta sobre la colocación de acuerdo a las Ordenanzas o Autorización que brinda la entidad.					
Considera que la ATM promueve alternativas y/o facilidades para contar con el sistema de cámaras controlados con GPS y un sistema de comunicación de radio de dos vías.					
Considera que la ATM, tiene un criterio adecuado en caso el vehículo NO cumpliera con alguno de estos requisitos establecidos en el Reglamento, evitando la circulación como transporte público hasta que cumpla verificado por los centros de Revisión Técnica Vehicular RTV.					
Considera que la ATM, trabaja en disminuir los tiempos de viaje en la ciudad de Guayaquil mediante la implementación de soluciones y reformas viales y la utilización de equipamiento tecnológico y una eficiente señalización de sus vías.					
Considera que la ATM fortalece el control operativo de tránsito de Guayaquil con personal operativo capacitado.					
Considera que la ATM potencia las capacidades de los conductores de transporte para mejorar el servicio y mejorar la calidad de servicio del transporte público de Guayaquil mediante la reorganización del transporte y la implementación de sistemas integrales de gestión y control.					
Considera que la ATM gestiona de forma correcta la atención de los trámites relacionados a la gestión de infracciones y servicio de tránsito.					
Considera que la ATM fomenta y concientiza la educación vial en la ciudadanía para prevenir y/o minimizar los daños causados por los accidentes viales en la ciudad de Guayaquil.					
Considera que la ATM gestiona de forma correcta y justa el pago al operador sobre los servicios públicos de revisión técnica vehicular y registro vehicular.					
Considera que la ATM regula y controla el parque automotor mediante procesos de registro vehicular y garantizar la operatividad de los procesos de registro vehicular.					
Considera que la ATM diseña mecanismos paralelos para poder cumplir debidamente con las obligaciones laborales y tributarias, sobre todo en los primeros años de operación de la empresa.					
Considera que la ATM toma en cuenta que la baja productividad de las microempresas es parcialmente compensada con la evasión de impuestos y el no pago de las obligaciones laborales para mantenerse en el mercado.					
Considera la ATM reconoce que las micro y pequeñas empresas enfrentan un conjunto de trámites burocráticos que suponen un determinado número de procedimientos, tiempos de duración de los mismos y costos asociados.					

ÍTEM	Total en desacuerdo	Desacuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	De acuerdo	Totalmente de acuerdo
	1	2	3	4	5
Considera que la ATM reconoce la complejidad de los trámites, sus plazos y costos en comparación con los niveles de ingreso per cápita que difieren significativamente entre países.					
Considera que la ATM trabaja para facilitar el inicio del funcionamiento formal eliminando varios procedimientos de registro y licencia ante diversos interlocutores, frecuentemente no coordinados entre sí.					
Considera que la ATM trabaja en la reducción de la percepción negativa de la relación beneficio-costos de la formalidad.					
Considera que la ATM, desarrolla de manera constante información referente a los sistemas de seguridad social, los derechos laborales, las prestaciones y otros beneficios para los involucrados en la formalización.					
Considera que la ATM, analiza y trabaja en un sistema de dispersión territorial y operación visible de las microempresas					
Considera que la ATM trabaja socialmente con la debida fuerza contribuyendo a la formalización, como: Multas reducidas					
Considera que la ATM demuestra la capacidad de los equipos fiscalizadores.					
Considera que la ATM trabaja en mejorar la existencia de sobornos o de prácticas corruptas.					
Considera que la ATM desarrollan sistemas de sanciones adecuados					

Elaboración propia

Análisis Estadístico

Anexo 03. Fórmula para determinar la Muestra

$$n = \frac{Z^2 p * q * N}{e^2 (N-1) + Z^2 * p * q}$$
$$n = \frac{(1.96)^2 * 0.5 * 0.5 * 14400}{(0.05)^2 (14400-1) + (1.96)^2 * 0.5 * 0.5}$$

$$n = 374$$

Con un valor de confianza al 95% = 0.975 en la tabla (1.96)

N = Población

n = Muestra

p = Probabilidad a favor

q = Probabilidad en contra

Z = Nivel de confianza

e = Error de muestra

Anexo 4. Tabla de Fiabilidad

Estadísticas de	
Alfa de Cronbach	N de elementos
0,895	24

Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	374	100,0
	Excluido ^a	0	0,0
	Total	374	100,0

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

Se muestra el alfa de Cronbach del instrumento aplicado a la población, el cual tiene un valor de 0.895, es decir, 89.5% con 24 elementos (ítems), lo cual señala que el instrumento aplicado es fiable.

Anexo 5. Correlación de objetivo específico 1

Relación entre la dimensión baja productividad y alto costo de ser formal y gestión del tránsito

		Gestión del tránsito	Baja productividad y alto costo de ser formal
Gestión del tránsito	Correlación de Pearson	1	,654**
	Sig. (bilateral)		0,000
	N	374	374
Baja productividad y alto costo de ser formal	Correlación de Pearson	,654**	1
	Sig. (bilateral)	0,000	
	N	374	374

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Anexo 6. Correlación de objetivo específico 2

Relación entre la dimensión complejidad de procedimientos, regulación inadecuada y gestión del tránsito

		Gestión del tránsito	Complejidad de procedimientos, regulación inadecuada
Gestión del tránsito	Correlación de Pearson	1	,654**
	Sig. (bilateral)		0,000
	N	374	374
Complejidad de procedimientos, regulación inadecuada	Correlación de Pearson	,654**	1
	Sig. (bilateral)	0,000	
	N	374	374

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Anexo 7. Correlación de objetivo específico 3

Relación entre la dimensión Atractivo de la informalidad como opción de flexibilidad e independencia y gestión del tránsito

		Gestión del tránsito	Atractivo de la informalidad como opción de flexibilidad e independencia
Gestión del tránsito	Correlación de Pearson	1	,613**
	Sig. (bilateral)		0,000
	N	374	374
Atractivo de la informalidad como opción de flexibilidad e independencia	Correlación de Pearson	,613**	1
	Sig. (bilateral)	0,000	
	N	374	374

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Anexo 8. Correlación de objetivo específico 4

Relación entre la dimensión Atractivo de la informalidad como opción de flexibilidad e independencia y gestión del tránsito

		Gestión del tránsito	Reducido control y fiscalización y escasa sanción social
Gestión del tránsito	Correlación de Pearson	1	,761**
	Sig. (bilateral)		0,000
	N	374	374
Reducido control y fiscalización y escasa sanción social	Correlación de Pearson	,761**	1
	Sig. (bilateral)	0,000	
	N	374	374

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Anexo 9. Correlación de Objetivo General

Relación entre la dimensión Atractivo de la informalidad como opción de flexibilidad e independencia y gestión del tránsito

		Gestión del tránsito	Informalidad
Gestión del tránsito	Correlación de Pearson	1	,787**
	Sig. (bilateral)		0,000
	N	374	374
Informalidad	Correlación de Pearson	,787**	1
	Sig. (bilateral)	0,000	
	N	374	374

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Validación de Instrumentos

MATRIZ DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

NOMBRE DEL INSTRUMENTO: Cuestionario sobre La gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal en la informalidad del servicio de taxi.

OBJETIVO: Determinar la influencia de la gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal en la informalidad del servicio de taxi, Guayaquil 2020

DIRIGIDO A: los choferes formales e informales

APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR: SANCHEZ VARGAS PEDRO PABLO

GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR: MAGISTER

VALORACIÓN:

Adecuado	<input checked="" type="checkbox"/>	Regular	<input type="checkbox"/>	Inadecuado	<input type="checkbox"/>
----------	-------------------------------------	---------	--------------------------	------------	--------------------------



FIRMA DEL EVALUADOR
Mg. Pedro Pablo Sánchez Vargas
C.I.A.D. 11004

TÍTULO DE PROYECTO DE TESIS: La Gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal en la informalidad del servicio de taxi, Guayaquil 2020

VARIABLE	DIMENSION	INDICADORES	ITEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA MULTIPLE					CRITERIO DE EVALUACIÓN								OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES		
				Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	De acuerdo	Totalmente de acuerdo	RELACION ENTRE LA VARIABLE Y LA DIMENSION		RELACION ENTRE LA DIMENSION Y EL INDICADOR		RELACION ENTRE EL INDICADOR Y EL ITEMS		RELACION ENTRE EL ITEMS Y LA OPCION DE RESPUESTA				
									SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO			
Gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal Es la misión de establecer y ejecutar políticas para implementar un sistema integrado de regulación, control, seguridad vial (Municipio de Guayaquil, 2020).	Reglamento y norma técnica del taxi convencional	Características del vehículo	Considera que la Autoridad de Tránsito Municipal ATM, le orienta sobre dónde están los requerimientos generales, como: la pintura, el interior y el equipo de emergencia del vehículo.							✓		✓		✓		✓			
		Taxímetro homologado	Considera que la ATM, le brinda mecanismos adecuados para cumplir con lo establecido en la Res-020-DIR-2013-ANT, sobre la ubicación e instalación de accesos y programación digital autorizada.							✓		✓		✓		✓			
		Publicidad en el vehículo	Considera que la ATM le orienta sobre la colocación de acuerdo a las Ordenanzas o Autorización que brinda la entidad.							✓		✓		✓		✓			
		Sistema de comunicaciones	Considera que la ATM promueve alternativas y/o facilidades para contar con el sistema de cámaras controlados con GPS y un sistema de comunicación de radio de dos vías.							✓		✓		✓		✓			
	Sanción	Considera que la ATM, tiene un criterio adecuado en caso el vehículo NO cumpliera con alguno de estos requisitos establecidos en el Reglamento, evitando la circulación como transporte público hasta que cumple verificado por los centros de Revisión Técnica Vehicular RTV.							✓		✓		✓		✓				
Procesos de nivel operativo	Planificación de tránsito	Considera que la ATM, trabaja en disminuir los tiempos de viaje en la ciudad de Guayaquil mediante la implementación de soluciones y reformas viales y la utilización de equipamiento tecnológico y una eficiente señalización de sus vías.							✓		✓		✓		✓				

		Control de tránsito	Considera que la ATM fortalece el control operativo de tránsito de Guayaquil con personal operativo capacitado.						✓		✓		✓		✓			
		Transporte	Considera que la ATM potencia las capacidades de los conductores de transporte para mejorar el servicio y mejorar la calidad de servicio del transporte público de Guayaquil mediante la reorganización del transporte y la implementación de sistemas integrales de gestión y control.						✓		✓		✓		✓			
		Gestión de infracciones y servicios de tránsito	Considera que la ATM gestiona de forma correcta la atención de los trámites relacionados a la gestión de infracciones y servicio de tránsito.						✓		✓		✓		✓			
		Educación y seguridad vial	Considera que la ATM fomenta y concientiza la educación vial en la ciudadanía para prevenir y/o minimizar los daños causados por los accidentes viales en la ciudad de Guayaquil.						✓		✓		✓		✓			
		Revisión técnica vehicular	Considera que la ATM gestiona de forma correcta y justa el pago al operador sobre los servicios públicos de revisión técnica vehicular y registro vehicular.						✓		✓		✓		✓			
		Registro vehicular	Considera que la ATM regula y controla el parque automotor mediante procesos de registro vehicular y garantiza la operatividad de los procesos de registro vehicular.						✓		✓		✓		✓			
Informalidad Es el conjunto de empresas no registradas o no jurídicamente constituidas en la economía (Desim, 2015).	Baja productividad y alto costo de ser formal	Capacidad de cumplir obligaciones	Considera que la ATM diseña mecanismos paralelos para poder cumplir debidamente con las obligaciones laborales y tributarias, sobre todo en los primeros años de operación de la empresa.						✓		✓		✓		✓			
		Costo de oportunidad	Considera que la ATM toma en cuenta que la baja productividad de las microempresas es parcialmente compensada con la evasión de impuestos y el no pago de las obligaciones laborales para mantenerse en el mercado.						✓		✓		✓		✓			
	Complejidad de procedimiento, regulación inadecuada	Características de las micro y pequeñas empresas	Considera la ATM reconoce que las micro y pequeñas empresas enfrentan un conjunto de trámites burocráticos que suponen un determinado número de procedimientos, tiempos de duración de los mismos y costos asociados.						✓		✓		✓		✓			
		Características de las micro y pequeñas empresas	Considera que la ATM reconoce la complejidad de los trámites, sus plazos y costos en comparación con los niveles de ingreso per cápita que difieren significativamente entre países.						✓		✓		✓		✓			

[Firma]
 Director General
 CEAS ASES
 30 de mayo del 2015

	Características de las micro y pequeñas empresas	Considera que la ATM trabaja para facilitar el inicio del funcionamiento formal eliminando varios procedimientos de registro y licencias ante diversos interlocutores, frecuentemente no coordinados entre sí.							✓	✓	✓	✓	
Atractivo de la informalidad como opción de flexibilidad e independencia	Beneficio - Costo de la formalidad	Considera que la ATM trabaja en la reducción de la percepción negativa de la relación beneficio-costo de la formalidad.							✓	✓	✓	✓	
	información de sistemas	Considera que la ATM, desarrolla de manera constante información referente a los sistemas de seguridad social, los derechos laborales, las prestaciones y otros beneficios para los involucrados en la formalización.							✓	✓	✓	✓	
Reducción control y fiscalización y escasa sanción social	Fiscalización y control	Considera que la ATM, analiza y trabaja en un sistema de dispersión territorial y operación visible de las microempresas							✓	✓	✓	✓	
	Actitud permisiva de fiscalización	Considera que la ATM trabaja socialmente con la debida fuerza contribuyendo a la formalización, como: Multas reducidas							✓	✓	✓	✓	
	Capacidad de los equipos fiscalizadores	Considera que la ATM demuestra la capacidad de los equipos fiscalizadores.							✓	✓	✓	✓	
	Existencia de sobornos o de prácticas corruptas	Considera que la ATM trabaja en mejorar la existencia de sobornos o de prácticas corruptas.							✓	✓	✓	✓	
	Sistemas de sanciones mal diseñados	Considera que la ATM desarrollan sistemas de sanciones adecuados							✓	✓	✓	✓	



FIRMA DEL EVALUADOR

Mg. Pedro Pablo Sánchez Vargas
CIAD HCOY

MATRIZ DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

NOMBRE DEL INSTRUMENTO: Cuestionario sobre La gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal en la informalidad del servicio de taxi.

OBJETIVO: Determinar la influencia de la gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal en la informalidad del servicio de taxi, Guayaquil 2020

DIRIGIDO A: los choferes formales e informales

APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR:

Rolando Norabuena Meneses

Doctor en Administración de empresas

GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR:

VALORACIÓN:

X

Adecuado	Regular	Inadecuado
----------	---------	------------


Dr. Rolando Norabuena Meneses

FIRMA DEL EVALUADOR

TÍTULO DE PROYECTO DE TESIS: La Gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal en la informalidad del servicio de taxi, Guayaquil 2020

VARIABLE	DIMENSION	INDICADORES	ITEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA MÚLTIPLE					CRITERIO DE EVALUACIÓN								OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES
				Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	De acuerdo	Totalmente de acuerdo	RELACION ENTRE LA VARIABLE Y LA DIMENSION		RELACION ENTRE LA DIMENSION Y EL INDICADOR		RELACION ENTRE EL INDICADOR Y EL ITEMS		RELACION ENTRE EL ITEMS Y LA OPCION DE RESPUESTA		
									SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
Gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal Es la misión de establecer y ejecutar políticas para implementar un sistema integrado de regulación, control, seguridad vial (Municipio de Guayaquil, 2020)	Reglamento y norma técnica del taxi convencional	Características del vehículo	Considera que la Autoridad de Tránsito Municipal ATM, le orienta sobre dónde están los requerimientos generales, como: la pintura, el interior y el equipo de emergencia del vehículo.						X		X		X				
		Taxímetro homologado	Considera que la ATM, le brinda mecanismos adecuados para cumplir con lo establecido en la Res-020-DRI-2013-ANT, sobre la ubicación e instalación de sensores y programación digital autorizada.						X		X		X				
		Publicidad en el vehículo	Considera que la ATM le orienta sobre la colocación de acuerdo a las Ordenanzas e Autorización que brinda la entidad.						X		X		X				
		Sistema de señalizaciones	Considera que la ATM promueve alternativas y/o facilidades para contar con el sistema de cámaras controlados con GPS y un sistema de comunicación de radio de dos vías.						X		X		X				
	Sanción	Considera que la ATM, tiene un criterio adecuado en caso el vehículo NO cumpliera con alguno de estos requisitos establecidos en el Reglamento, evitando la circulación como transporte público hasta que cumple verificado por los centros de Revisión Técnica Vehicular RTV.						X		X		X					
Proceso de nivel operativo	Planificación de tránsito	Considera que la ATM, trabaja en disminuir los tiempos de viaje en la ciudad de Guayaquil mediante la implementación de soluciones y reformas viales y la utilización de equipamiento tecnológico y una eficiente señalización de las vías.						X		X		X					

	Control de tránsito	Considera que la ATM fortalece el control operativo de tránsito de Guayaquil con personal operativo capacitado.					X		X		X						
	Transporte	Considera que la ATM potencia las capacidades de los conductores de transporte para mejorar el servicio y mejorar la calidad de servicio del transporte público de Guayaquil mediante la reorganización del transporte y la implementación de sistemas integrales de gestión y control.					X		X		X						
	Gestión de infracciones y servicios de tránsito	Considera que la ATM gestiona de forma correcta la atención de los trámites relacionados a la gestión de infracciones y servicio de tránsito.					X		X		X						
	Educación vial y seguridad vial	Considera que la ATM fomenta y concientiza la educación vial en la ciudadanía para prevenir y/o minimizar los daños causados por los accidentes viales en la ciudad de Guayaquil.					X		X		X						
	Revisión técnica vehicular	Considera que la ATM gestiona de forma correcta y justa el pago al operador sobre los servicios públicos de revisión técnica vehicular y registro vehicular.					X		X		X						
	Registro vehicular	Considera que la ATM regula y controla el parque automotor mediante procesos de registro vehicular y garantiza la operatividad de los procesos de registro vehicular.					X		X		X						
Informalidad Es el conjunto de empresas no registradas o no jurídicamente constituidas en la economía (Dechen, 2015).	Baja productividad y alto costo de ser formal	Capacidad de cumplir obligaciones	Considera que la ATM diseña mecanismos paralelos para poder cumplir debidamente con las obligaciones laborales y tributarias, sobre todo en los primeros años de operación de la empresa.					X		X		X					
		Costo oportunidad	Considera que la ATM toma en cuenta que la baja productividad de las microempresas es parcialmente compensada con la evasión de impuestos y el no pago de las obligaciones laborales para mantenerse en el mercado.					X		X		X					
	Complejidad de procedimientos, regulación inadecuada	Características de las micro y pequeñas empresas	Considera la ATM reconoce que las micro y pequeñas empresas enfrentan en conjunto de trámites burocráticos que imponen un determinado número de procedimientos, tiempos de duración de los mismos y costos asociados.					X		X		X					
		Características de las micro y pequeñas empresas	Considera que la ATM reconoce la complejidad de los trámites, sus plazos y costos en comparación con los niveles de ingreso per cápita que difieren significativamente entre países.					X		X		X					

C

	Características de las micro y pequeñas empresas	Considera que la ATM trabaja para facilitar el inicio del funcionamiento formal diseñando varios procedimientos de registro y licencia ante diversos interlocutores, frecuentemente en coordinación entre sí.								X		X			X		X		
Atractivo de la informalidad como opción de flexibilidad e independencia	Beneficio - Costo de la formalidad	Considera que la ATM trabaja en la reducción de la percepción negativa de la relación beneficio-costo de la formalidad.								X		X			X		X		
	Información de sistemas	Considera que la ATM, desarrolla de manera constante información referente a los sistemas de seguridad social, los derechos laborales, las prestaciones y otros beneficios para los involucrados en la formalización.								X		X			X		X		
Reducción control y focalización y escasa sanción social	Focalización y control	Considera que la ATM, analiza y trabaja en un sistema de dispersión territorial e operación visible de los microempresarios								X		X			X		X		
	Actitud permisiva de fiscalización	Considera que la ATM trabaja solidariamente con la debida fuerza contribuyendo a la formalización, como: Multas reducidas.								X		X			X		X		
	Capacidad de los equipos fiscalizadores	Considera que la ATM demuestra la capacidad de los equipos fiscalizadores.								X		X			X		X		
	Existencia de sobornos o de prácticas corruptas	Considera que la ATM trabaja en mejorar la existencia de sobornos o de prácticas corruptas.								X		X			X		X		
	Sistemas de sanciones diseñados	Considera que la ATM desarrollan sistemas de sanciones adecuados.								X		X			X		X		


Dr. Rolando Norabuena Meneses

FIRMA DEL EVALUADOR

MATRIZ DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

NOMBRE DEL INSTRUMENTO: Cuestionario sobre La gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal en la informalidad del servicio de taxi.

OBJETIVO: Determinar la influencia de la gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal en la informalidad del servicio de taxi, Guayaquil 2020

DIRIGIDO A: los choferes formales e informales

APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR: PIGUAVE GORDILLO LISBETH SOLANGE

GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR: MAESTRIA EN FINANZAS Y PROYECTOS CORPORATIVOS

VALORACIÓN:

Adecuado X	Regular	Inadecuado
------------	---------	------------


FIRMA DEL EVALUADOR

TÍTULO DE PROYECTO DE TESIS: La Gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal en la informalidad del servicio de taxi, Guayaquil 2020

VARIABLE	DIMENSION	INDICADORES	ITEMS	OPCIÓN DE RESPUESTA MULTIPLE					CRITERIO DE EVALUACIÓN								OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES
				Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	De acuerdo	Totalmente de acuerdo	RELACION ENTRE LA VARIABLE Y LA DIMENSION		RELACION ENTRE LA DIMENSION Y EL INDICADOR		RELACION ENTRE EL INDICADOR Y EL ITEMS		RELACION ENTRE EL ITEMS Y LA OPCION DE RESPUESTA		
									SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
Gestión del tránsito vehicular de la Autoridad de Tránsito Municipal Es la misión de establecer y ejecutar políticas para implementar un sistema integrado de regulación, control, seguridad vial (Municipio de Guayaquil, 2020).	Reglamento y norma técnica del taxi convencional	Características del vehículo	Considera que la Autoridad de Tránsito Municipal ATM, le orienta sobre dónde están los requerimientos generales, como: la pintura, el interior y el equipo de emergencia del vehículo.						X		X		X		X		
		Taxímetro homologado	Considera que la ATM, le brinda mecanismos adecuados para cumplir con lo establecido en la Res-020-DIR-2013-ANT, sobre la ubicación e instalación de accesos y programación digital autorizada.						X		X		X		X		
		Publicidad en el vehículo	Considera que la ATM le orienta sobre la colocación de acuerdo a las Ordenanzas o Autorización que brinda la entidad.						X		X		X		X		
		Sistema de comunicaciones	Considera que la ATM promueve alternativas y/o facilidades para contar con el sistema de cámaras controlados con GPS y un sistema de comunicación de radio de dos vías.						X		X		X		X		
		Sanción	Considera que la ATM, tiene un criterio adecuado en caso el vehículo NO cumpliera con alguno de estos requisitos establecidos en el Reglamento, evitando la circulación como transporte público hasta que cumpla verificado por los centros de Revisión Técnica Vehicular RTV.						X		X		X		X		
	Procesos de nivel operativo	Planificación de tránsito	Considera que la ATM, trabaja en disminuir los tiempos de viaje en la ciudad de Guayaquil mediante la implementación de soluciones y reformas viales y la utilización de equipamiento tecnológico y una eficiente señalización de sus vías.						X		X		X		X		

		Control de tránsito	Considera que la ATM fortalece el control operativo de tránsito de Guayaquil con personal operativo capacitado.						X		X		X					
		Transporte	Considera que la ATM potencia las capacidades de los conductores de transporte para mejorar el servicio y mejorar la calidad de servicio del transporte público de Guayaquil mediante la reorganización del transporte y la implementación de sistemas integrales de gestión y control.						X		X		X					
		Gestión de infracciones y servicios de tránsito	Considera que la ATM gestiona de forma correcta la atención de los trámites relacionados a la gestión de infracciones y servicio de tránsito.						X		X		X					
		Educación y seguridad vial	Considera que la ATM fomenta y concientiza la educación vial en la ciudadanía para prevenir y/o minimizar los daños causados por los accidentes viales en la ciudad de Guayaquil.						X		X		X					
		Revisión técnica vehicular	Considera que la ATM gestiona de forma correcta y justa el pago al operador sobre los servicios públicos de revisión técnica vehicular y registro vehicular.						X		X		X					
		Registro vehicular	Considera que la ATM regula y controla el parque automotor mediante procesos de registro vehicular y garantizar la operatividad de los procesos de registro vehicular.						X		X		X					
Informalidad Es el conjunto de empresas no registradas o no jurídicamente constituidas en la economía (Deelen, 2015).	Baja productividad y alto costo de ser formal	Capacidad de cumplir obligaciones	Considera que la ATM diseña mecanismos paralelos para poder cumplir debidamente con las obligaciones laborales y tributarias, sobre todo en los primeros años de operación de la empresa.						X		X		X					
		Costo de oportunidad	Considera que la ATM toma en cuenta que la baja productividad de las microempresas es parcialmente compensada con la evasión de impuestos y el no pago de las obligaciones laborales para mantenerse en el mercado.						X		X		X					
	Complejidad de procedimientos, regulación inadecuada	Características de las micro y pequeñas empresas	Considera la ATM reconoce que las micro y pequeñas empresas enfrentan un conjunto de trámites burocráticos que suponen un determinado número de procedimientos, tiempos de duración de los mismos y costos asociados.							X		X		X				
		Características de las micro y pequeñas empresas	Considera que la ATM reconoce la complejidad de los trámites, sus plazos y costos en comparación con los niveles de ingreso per cápita que difieren significativamente entre países.							X		X		X				

	Características de las micro y pequeñas empresas	Considera que la ATM trabaja para facilitar el inicio del funcionamiento formal eliminando varios procedimientos de registro y licencia ante diversos interlocutores, frecuentemente no coordinados entre sí.					X		X		X			
Atractivo de la informalidad como opción de flexibilidad e independencia	Beneficio – Costo de la formalidad	Considera que la ATM trabaja en la reducción de la percepción negativa de la relación beneficio-costo de la formalidad.					X		X		X			
	Información de sistemas	Considera que la ATM, desarrolla de manera constante información referente a los sistemas de seguridad social, los derechos laborales, las prestaciones y otros beneficios para los involucrados en la formalización.					X		X		X			
Reducido control y fiscalización y escasa sanción social	Fiscalización y control	Considera que la ATM, analiza y trabaja en un sistema de dispersión territorial y operación visible de las microempresas					X		X		X			
	Actitud permisiva de fiscalización	Considera que la ATM trabaja socialmente con la debida fuerza contribuyendo a la formalización, como: Multas reducidas					X		X		X			
	Capacidad de los equipos fiscalizadores	Considera que la ATM demuestra la capacidad de los equipos fiscalizadores.					X		X		X			
	Existencia de sobornos o de prácticas corruptas	Considera que la ATM trabaja en mejorar la existencia de sobornos o de prácticas corruptas.					X		X		X			
	Sistemas de sanciones mal diseñados	Considera que la ATM desarrollan sistemas de sanciones adecuados					X		X		X			



FIRMA DEL EVALUADOR