



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**FACULTAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE ADMINISTRACIÓN**

**Factores determinantes de la informalidad en el servicio de
transporte en vehículos menores Bagua, Amazonas**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Licenciado en Administración

AUTOR:

Gutiérrez Vásquez, Richard Alberto (ORCID: 0000-0003-3882-5887)

ASESOR:

Dr. Saavedra Carrasco, José Gerardo (ORCID: 0000-0003-4098-2566)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión de Organizaciones

CHICLAYO – PERÚ

2021

Dedicatoria

Dios, todopoderoso por darme y conservarme la vida.

A mi familia por su cariño, comprensión y apoyo sin condiciones ni medida que a pesar de la distancia siempre me impulsaron a seguir adelante.

A mis hermanos que siempre me han apoyado en todo momento y me han enseñado que con humildad, esfuerzo y paciencia todo se puede lograr.

A mi esposa e hijos que siempre estuvieron para apoyarme.

Richard

Agradecimiento

A todos aquellos que de una u otra manera colaboraron para que este trabajo fuese posible.

También quiero extender mi más sincero agradecimiento a la UCV por ser mi casa de estudios durante la carrera y de antemano a los miembros del jurado por su colaboración y por prestarme su valioso tiempo para la evaluación de este trabajo de grado.

Y a todos mis profesores quienes me brindaron sus conocimientos a lo largo de mis estudios y así cumplir con todos los requisitos para lograr culminar la carrera.

Richard

Índice de contenidos

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Carátula | i |
| Dedicatoria | ii |
| Agradecimiento..... | iii |
| Índice de contenidos..... | iii |
| Índice de tablas | v |
| Resumen | vi |
| Abstract | vii |
| I. INTRODUCCIÓN..... | 1 |
| II. MARCO TEÓRICO..... | 4 |
| III. METODOLOGÍA..... | 8 |
| 3.1. Tipo y diseño de investigación | 8 |
| 3.2. Variables y operacionalización | 8 |
| 3.3. Población (criterios de selección), muestra, muestreo, unidad de análisis | 9 |
| 3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos | 9 |
| 3.5. Procedimientos | 10 |
| 3.6. Método de análisis de datos | 10 |
| 3.7. Aspectos éticos | 11 |
| IV. RESULTADOS..... | 12 |
| V. DISCUSIÓN | 17 |
| VI. CONCLUSIONES..... | 19 |
| VII. RECOMENDACIONES | 20 |
| REFERENCIAS | 21 |
| ANEXOS..... | 25 |

Índice de tablas

| | |
|-----------------------------------------|----|
| Tabla 1 Costos de formalización | 12 |
| Tabla 2 Barreras burocráticas | 13 |
| Tabla 3 Políticas públicas | 13 |
| Tabla 4 Situación económica..... | 14 |
| Tabla 4 Estrategias de prevención | 15 |

Resumen

El presente trabajo tuvo como objetivo general fue analizar los factores que determinan la informalidad en el servicio de transporte en vehículos menores Bagua. Fue investigación de tipo descriptiva explicativa, de diseño no experimental, donde se aplicaron las técnicas de la encuesta, entrevista y la observación, a una población de 60,000 personas, y la muestra fueron 382, y los resultados nos han permitido identificar los factores por los cuales las personas se mantienen al margen de la formalidad en el servicio de transportes de vehículos menores en la Provincia de Bagua, lo que nos permite concluir que una de las principales causas de la informalidad, son los elevados costos de los trámites para formalizarse, así mismo manifiestan que las sanciones tributarias son muy elevadas, como también consideran que es excesivo el cobro de los impuestos. Por otro lado, los encuestados manifiestan que los pasos para poder formalizarse son excesivos. Así mismo los encuestados manifiestan que la normatividad vigente no favorece a la formalización; finalmente la mayoría de encuestados respondieron estar totalmente de acuerdo en que es excesiva la presión tributaria por parte del Estado.

Palabras clave: Informalidad, factores determinantes, transporte

Abstract

The present work had as general objective was to analyze the factors that determine the informality in the transport service in smaller Bagua vehicles. It was an explanatory descriptive research, with a non-experimental design, where the techniques of the survey, interview and observation were applied to a population of 60,000 people, and the sample was 382, and the results have allowed us to identify the factors by which which people remain outside the formality in the transport service of minor vehicles in the Province of Bagua, which allows us to conclude that one of the main causes of informality, are the high costs of the procedures to formalize, as well They also state that the tax penalties are very high, as they also consider that the collection of taxes is excessive. On the other hand, the respondents state that the steps to formalize are excessive. Likewise, the respondents state that the current regulations do not favor formalization; Finally, the majority of respondents totally agreed that the tax pressure from the State is excessive.

Keywords: Informality, determining factors, transport

I. INTRODUCCIÓN

La informalidad es un mal que se encuentra presente en todas las actividades económicas en nuestro país, normalmente se da como producto del desempleo, el crecimiento acelerado de nuestra sociedad sin ningún tipo de planificación o simplemente porque la mayoría de personas se acostumbró a vivir al margen del sistema jurídico que rige el ordenamiento de nuestra sociedad. Es en ese contexto que el sector transportes no está ajeno a ello y se puede apreciar como muchos de los transportistas circulan sin la documentación respectiva, sin rutas conocidas ni paraderos establecidos; así mismo el estado de las unidades de transporte no son los mejores y no les da la seguridad respectiva a los pasajeros.

En América Latina el servicio de transporte urbano contribuye de alguna manera en la economía, desarrollo y competitividad de las ciudades; ya que a diario se presenta la necesidad de millones de personas que necesitan el servicio, ya que este representa la única manera de llegar a sus centros de trabajo o escuelas; siendo necesario un servicio de transporte urbano eficiente y asequible que reduzca el tiempo que se invierte en cada desplazamiento. Asimismo, Medina (2011), nos dice que la red de transporte público en México tiene una estructura muy compleja compuesta por más de 28 mil concesionarios, quienes son los que definen al interior de cada ruta su propia manera de organizarse y de recolectar las ganancias que cada uno las recolecta para su propio beneficio como producto del pasaje que recaudan (Banco Interamericano de Desarrollo, 2013).

Al hablar del transporte urbano en Chile, se podría decir que este enfrenta innumerables problemas, referidos a la falta de planificación, crecimiento inorgánico como producto de decisiones individuales, incentivos mal orientados, desarticulación del desarrollo urbano con respecto al desarrollo del sistema de transporte e institucionalidad inadecuada, para una acertada toma de decisiones (Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte, 2013).

Hoy en día el servicio de mototaxi se ha convertido en una herramienta de trabajo y fuente de ingresos para muchas familias en nuestro país, sin embargo, solo en Lima existen alrededor de 300 mil unidades, las que a su vez circulan sin tener un reglamento o ente fiscalizador que las regule; según la Ley 27189 estos vehículos menores solo pueden brindar servicio en las zonas periféricas, en donde las personas no tienen acceso al transporte público. Así mismo, según artículo del Diario El Comercio (2019), en nuestro país sabemos que los índices de informalidad

en el sector transporte son altos, y que la informalidad no solo está presente en el transporte, sino que también abarca la mayoría de sectores o actividades económicas de nuestro país (Meléndez, 2018).

Una de las características de la selva peruana y de la región Amazonas es la comercialización de vehículos menores, donde podemos encontrar de diferentes precios, por lo mismo que existe gran competencia entre las empresas dedicadas a este negocio. Además de que la región esta exonerada de impuestos, las deficiencias de control vehicular en las ciudades, la corrupción de los policías de tránsito y la imprudencia de los choferes y transeúntes (Vásquez, 2016).

Al hablar específicamente de la provincia de Bagua la condición psicológica y el estrés de los conductores de vehículos motorizados afecta profundamente en su manera de transitar en la ciudad. Siendo el conducir una actividad en la que pasamos gran parte de nuestro tiempo, es común que la forma que lo hacemos sea un reflejo de nuestra realidad personal y, a su vez, transmitir nuestras frustraciones al hacerlo. Conducir de forma agresiva es manejar los vehículos sintiéndose los dueños de las vías sin medir los daos u estos puedan ocasionar por su impertinencia.

Es en tal sentido que nuestro problema quedó formulado de la siguiente manera: ¿qué factores determinan la informalidad en el servicio de transporte en vehículos menores Bagua? Así mismo se formuló el objetivo general, analizar los factores que determinan la informalidad en el servicio de transporte en vehículos menores Bagua, quedando establecidos los objetivos específicos de la siguiente manera: (1) diagnosticar la situación actual del servicio de transporte de vehículos menores en Bagua, (2) identificar los factores que determinan la informalidad del servicio de transporte de vehículos menores de Bagua, y (3) establecer estrategias de prevención que permitan reducir los índices de informalidad en el transporte vehículos menores de Bagua.

Por último, la presente investigación se justifica porque en la actualidad el problema de la informalidad en el servicio de transporte público es un mal que azota a todo nuestro país, y en nuestra localidad Bagua es un tema poco tratado, para lo cual buscamos demostrar el impacto negativo que genera la informalidad del micro empresario del servicio público de transporte de pasajeros en la dinamización de la economía en la Región Amazonas. Por último, nuestra hipótesis es: el análisis de

los factores que determinan la informalidad en el servicio de transporte de vehículos menores permiten establecer estrategias de prevención en la ciudad de Bagua.

II. MARCO TEÓRICO

Con relación a los trabajos previos, podemos decir que estos no permiten tener una idea de cómo es que se han desarrollado otras investigaciones relacionadas con nuestras variables de estudio; así mismo nos brindan argumentos sólidos y nos permiten analizar el tema en cuestión, influyendo en hechos posteriores, nos permiten entender mejor el tema a tratar. Así mismo nos sirven como base para un nuevo proyecto.

Así tenemos a nivel internacional Espinoza (2016) quien nos manifiesta que en la actualidad el desarrollar un trabajo ordenado y planificado dentro del sector transporte es muy importante, ya que parte de la problemática en las grandes urbes es el crecimiento desmesurado e incontrolable con relación a los tiempo y costos de las rutas de transporte público, provocando así problemas graves de movilidad. Por su parte Mendoza (2013) en esta investigación el autor manifiesta que, con el uso masivo de buses, se ha logrado mejorar el servicio, el cual brinda mayor seguridad, eficiencia y funcionalidad, siendo este en la actualidad usado no solo por las personas de bajos recursos económicos, sino también a aquellas pertenecientes a otros grupos sociales, quienes lo ven como un servicio de calidad y a su vez que les permite ahorrar tiempo.

A nivel internacional Sánchez y Trillos (2016) en la cual concluyen que con la disminución de la afluencia de pasajeros se ha evidenciado un impacto negativo en la parte económica, es decir los ingresos han disminuido considerablemente, lo que ha ocasionado pérdidas considerables, todo esto sin dejar de tener en cuenta que este servicio de transportes resulta algo costoso si lo comparamos con el servicio que brindan los mototaxistas, el cual es ilegal y no brinda la seguridad respectiva.

A nivel nacional, tenemos que Álvarez y Cerna (2013), los autores a través de esta investigación nos dan a conocer que en la actualidad en su mayoría los empresarios transportista operan bajo la modalidad de asociaciones de transportes, las mismas que se mantienen al margen de la ley, lo único que les preocupa o interesa es generar beneficios económicos. En tal sentido Rupay (2018), la autora nos da a conocer que se han implementado operativos, con la finalidad de frenar la informalidad, pero estos a su vez se han tornado cada día más riesgosos, ya que el personal fiscalizador muchas veces sufre agresiones insultos y desacatos por parte del trasportista informal. En lo que respecta a estudio de Subauste (2016),

concluyendo que en su mayoría las microempresas encuestadas se encuentran en RUS, así mismo manifestaron que se mantenían en la informalidad debido a que encuentran muchos obstáculos a la hora de querer formalizarse, por lo que se acogieron al RUS.

Al referirnos al contexto local, podemos señalar lo expuesto por Requejo y Medina (2017) con respecto a su estudio es cual estuvo orientado a reducir la informalidad, manifiestan que casi la totalidad de comerciantes operan sin licencia, ni cuentan con permiso que otorga defensa civil, así mismo señalan los encuestados que una de las principales causas de la informalidad, es la falta de información, la demora en los trámites, por ultimo también manifiestan que existe cierto temor por parte de los comerciantes ya que al formalizarse experimentan una baja en sus ingresos.

Con relación a las teorías relacionadas al tema podemos señalar que las bases teóricas sirven como base para el desarrollo de cualquier investigación, debido a que es el sustento teórico el cual nos va a permitir obtener los conocimientos previos relacionados a nuestras dos variables de estudio.

En lo que respecta a nuestro marco teórico, podemos decir que son diferentes los factores que conllevan a que una persona opte por la informalidad algunos manifiestan que es por causa de la excesiva carga tributaria, otros los costos de la formalización, pérdida de tiempo; otras personas manifiestan que es por causa de la incapacidad y corrupción que existe en las instituciones (Djankov, 2002; Auriol y Warltessm, 2005) citado por Paso (2017).

Después analizar la bibliografía podemos señalar como las causas de la informalidad lo expuesto por Loayza (2007) quien manifiesta que una de las características de aquellos países que se encuentran aún en subdesarrollo, es el alto grado de informalidad, debido a que sus economías aún se encuentran en vías de desarrollo, es en tal sentido que en estos casos el Estado pretende mejorar la relación que tienen con el sector privado, con la finalidad de mejorar los servicios públicos, en cuanto a ordenamiento y monitoreo de los servicios públicos; en tal sentido la informalidad des vista como como un problema complicado, y que aparece cuando el costo de la formalidad trae menos beneficios de los que ellos pueden imaginarse.

Seguidamente abordaremos las teorías relacionadas con la informalidad, las cuales nos dicen que a lo largo de los años la informalidad ha sido un tema que ha

despertado el interés y generado muchas discusiones, es así que la Escuela Dualista manifiesta que la economía informal está conformada por actividades marginales muy ajenas a las actividades que desarrolla el sector formal (Hart 1973; ILO, 1972; Sethuraman, 1976; Tokman, 1978) citados por Alter (2012).

La Escuela Estructuralista tiene otra percepción de la informalidad, la ve como unidades económicas o mejor dicho (microempresas) que han logrado reducir los costos de insumos y principalmente de la mano de obra, lo que ha generado más competencia con aquellas grandes empresas que muchas veces se ven afectadas (Moser 1978; Castells y Portes 1989) citados por Alter (2012).

Asimismo, la Escuela Legalista manifiesta que el sector informal está constituido por personas o microempresarios valientes que optan por el sector informal, para reducir los costos y la burocracia propia de los trámites de formalización (De Soto 1989, 2000) citados por Alter (2012). Por último, la Escuela Voluntarista, la cual no es ajena a la informalidad y se centra en los empresarios informales, los que tratan de evitar regulaciones e impuestos, y se diferencia de la Escuela Legalista, debido a que no da como una causa de la informalidad a los trámites engorrosos de registro.

La informalidad, está constituida por un conjunto de empresas y personas que se encuentran al margen de las leyes y normas, y por ende también al margen de las cargas tributarias y normas legales, lo que no les permite gozar de ciertos beneficios que trae consigo la formalidad.

En tal sentido abordamos nuestra variable informalidad, que según De Soto (1989), economista que manifiesta que el sector informal se encuentra constituido por aquellas personas y empresas que se encuentran al margen de los marcos legales y normativos que rigen el funcionamiento de una determinada actividad económica por lo que estar en la informalidad significa no cumplir con estas normas legales y tributarias, lo que a su vez no permite gozar de los beneficios que el estado otorga a las empresas que han optado por ser formales.

Por su parte Arbaiza (2001) nos dice que el sector informal se caracteriza por brindar un fácil acceso, mano de obra intensa así también les permite adaptarse con facilidad a los cambios tecnológicos, de acuerdo a las habilidades individuales y particulares que son concebidas por la experiencia persona.

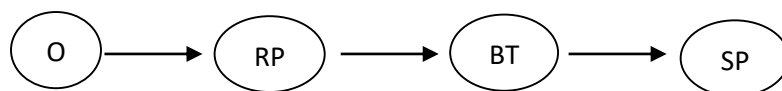
Por ultimo hablaremos de las dimensiones de la informalidad, dentro de las cuales podemos señalar las políticas públicas del estado, quienes no hacen nada

por establecer un marco normativo que esté acorde a las necesidades y a la realidad en la que vivimos, seguidamente otra dimensión es los índices de desempleo, que muchas veces obligan a las personas a optar por la informalidad, por último el alto costo de la formalización, las barreras burocráticas que impiden y ponen trabas al proceso de formalización.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

La presente investigación es de tipo descriptiva propositiva, en la cual se busca describir hechos y sucesos que se dan en un momento determinado. Así mismo el diseño es descriptivo, y cuya finalidad es investigar ciertos hechos que se relacionan con las variables de estudio. En tal sentido se aplicará el siguiente diseño:



Donde:

O: Observación

RP: Realidad problemática

BT: Base teórica

SP: Solución del problema

3.2. Variables y operacionalización

Variable Independiente: Factores determinantes

Los factores determinantes, son los que conllevan a que una persona opte por la informalidad algunos manifiestan que es por causa de la excesiva carga tributaria, otros los costos de la formalización, pérdida de tiempo; otras personas manifiestan que es por causa de la incapacidad y corrupción que este en las instituciones (Djankov, 2002; Auriol y Warltessm, 2005) citado por Pasco (2017).

Variable Dependiente: Informalidad:

“Viene a ser la acción por la cual las empresas, no respetan o acatan ciertas normas legales o reglamentos que rigen el sistema jurídico de nuestra sociedad y en general a todo el universo jurídico de la dimensión del derecho empresarial de un país” (Cárdenas, 2011).

Operacionalización de las variables (ver Anexo 1)

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

Población

La población estuvo constituida por todos los habitantes de la provincia de Bagua los cuales hacen un total de 60,000 personas.

Muestra

La fórmula para muestreo probabilístico se aplicó con un nivel de confianza de 95%, y un margen de error del 5%, lo que no dio como resultado de la muestra a 382 habitantes.

Muestreo

La muestra se seleccionó utilizando un muestreo probabilístico aleatorio simple.

Criterios de inclusión y exclusión

Los criterios de inclusión consideraron personas que vivan en la provincia de Bagua. Los criterios de exclusión consideraron personas que no vivan en la provincia de Bagua.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Técnicas

La encuesta es un procedimiento que permite obtener esa información de un número considerable de personas (Grasso, 2006, 13). Esta técnica se utilizará para recopilar información de los habitantes de la Provincia de Bagua y a la vez conocer su opinión acerca de las variables de estudio

La entrevista, esta técnica se aplicó a jefe de tránsito de la Municipalidad Provincial de Bagua con la finalidad de conocer su opinión acerca de la informalidad en el transporte de vehículos menores en la Provincia de Bagua.

Observación, Jiménez (2009), esta técnica nos permite recopilar información a través de la observación in situ, es decir en el mismo lugar donde se desarrollan los hechos.

Instrumentos de recolección de datos

El cuestionario, Galán (2009), es un conjunto de preguntas diseñadas para generar los datos necesarios para alcanzar los objetivos propuestos del proyecto de investigación. Por esta razón el cuestionario es en definitiva un conjunto de preguntas respecto a una o más variables que se van a medir. Es un instrumento que consiste en un grupo de preguntas las cuales se aplicaran a los habitantes de la Provincia de Bagua

Fichaje, es un modo de recolectar y almacenar información. Cada ficha contiene una información que más allá de su extensión, le da unidad y valor propio.

Validez y confiabilidad

Se establece al validar un instrumento de medición al compararlo con algún criterio externo que pretende medir lo mismo. Validez concurrente y la validez predictiva. En las campañas electorales, los sondeos se comparan con los resultados finales de las elecciones, ej.: Coeficiente de Contingencias, Spearman – Brow, Pearson, Alfa de Cronbach y la técnica Aiken.

En la presente investigación se recurrido al juicio de expertos.

3.5. Procedimientos

Para la recolección de datos, se procedió a aplicar una encuesta a los pobladores de la Provincia de Bagua la cual consta de 15 ítems de opción múltiple, así mismo se aplicó una entrevista de 7 ítems al jefe de tránsito de la Municipalidad Provincial de Bagua, toda esta información posteriormente fue ordenada y tabulada, para posteriormente sacar las conclusiones de la investigación.

3.6. Método de análisis de datos

Inductivo-deductivo: Reyes y Sánchez (2017) afirman que este método implica la inferencia basado en la lógica, deductivo porque inicia de lo global a lo específico e inductivo que va de lo específico a lo global, de manera que este método sirvió de gran utilidad para llegar a las conclusiones generales del estudio.

Analítico -sintético: Reyes y Sánchez (2017) mencionaron que este método se define como el análisis y descomponían de un todo para su interpretación. Para la presente investigación luego de procesar la información recolectada de la muestra, se procedió a analizar y sintetizar los datos obtenidos de la entrevista.

Así mismo la información estadística que se obtendrá de la aplicación de la encuesta a la muestra, a través del cuestionario, se procesará por medio del programa estadístico SPSS 20, para su respectivo orden, tabulación y representación en tablas y gráficos con sus descripciones e interpretaciones.

3.7. Aspectos éticos

En todo trabajo de investigación siempre vamos a encontrar personas responsables de las mismas, las cuales tiene que guardar ética moral y legal para con todos los actores y personas involucradas dentro de la investigación a fin de no perjudicarlas (Chiner, 2009).

IV. RESULTADOS

Objetivo específico 1

Diagnosticar la situación actual del servicio de transporte de vehículos menores en Bagua

Tabla 1

Costos de formalización

| Dimensión Costos de formalización | Totalmente en desacuerdo | | Desacuerdo | | Indiferente | | De acuerdo | | Totalmente de acuerdo | | Total | |
|-----------------------------------------|-----------------------------|----|------------|----|-------------|---|------------|----|--------------------------|----|-------|-----|
| | F | % | F | % | F | % | F | % | F | % | F | % |
| Trámites | 7 | 2 | 15 | 4 | 23 | 6 | 127 | 33 | 210 | 55 | 382 | 100 |
| Sanciones Tributarias | 134 | 35 | 197 | 52 | 21 | 5 | 27 | 7 | 3 | 1 | 382 | 100 |
| Cobro de impuestos | 4 | 1 | 46 | 12 | 3 | 1 | 207 | 54 | 122 | 32 | 382 | 100 |
| | Bajo | | Medio | | Alto | | Total | | | | | |
| | F | % | F | % | F | % | F | % | F | % | F | % |
| Costos de formalización | 87 | | 23 | | 156 | | 41 | | 139 | 36 | 382 | 100 |

Nota. Elaboración propia

La dimensión costos de formalización tiene un nivel medio, siendo resultado de lo siguiente: con respecto, a si consideran altos los costos de los trámites para formalizarse, 210 (55%) del total de encuestados, están totalmente de acuerdo, en contraste 7 (2%) del total, están totalmente en desacuerdo y no consideran que los costos del trámite de formalizarse sean altos.

Continuando con las sanciones tributarias, 197 (52%) del total de encuestados están en desacuerdo con el costo de las sanciones tributarias por ser informal, en contraste 3 (1%) del total, están totalmente de acuerdo y consideran adecuado el costo de las sanciones tributarias por ser informales. La mayoría de encuestados considera que estas sanciones tributarias no son aplicadas adecuadamente para todos, y manifiestan que siempre buscan favorecer al que más tiene.

Y con relación al cobro del impuesto 207 (54%) del total de encuestados están de acuerdo y consideran excesivo el cobro de impuestos, y el 4 (1%) del total están totalmente en desacuerdo no consideran excesivos el cobro de impuestos.

Tabla 2**Barreras burocráticas**

| Dimensión Barreras Burocráticas | Totalmente en desacuerdo | | Desacuerdo | | Indiferente | | De acuerdo | | Totalmente de acuerdo | | Total | |
|---------------------------------|--------------------------|----|------------|----|-------------|---|------------|----|-----------------------|----|-------|-----|
| | F | % | F | % | F | % | F | % | F | % | F | % |
| Registro Formal | 23 | 6 | 57 | 15 | 3 | 1 | 197 | 52 | 102 | 27 | 382 | 100 |
| Tiempo del trámite | 111 | 29 | 235 | 62 | 17 | 4 | 13 | 3 | 6 | 2 | 382 | 100 |
| Número de pasos | 6 | 2 | 17 | 4 | 11 | 3 | 213 | 56 | 135 | 35 | 382 | 100 |
| | Bajo | | Medio | | Alto | | Total | | | | | |
| | F | % | F | % | F | % | F | % | F | % | F | % |
| Barreras Burocráticas | 150 | | 39 | | 151 | | 40 | | 81 | 21 | 382 | 100 |

Nota. Elaboración propia

La dimensión barreras burocráticas tiene un nivel medio, siendo resultado de lo siguiente: con respecto a si consideran dificultoso el registro formal de una empresa, 56% están de acuerdo, en contraste 3% se mostró indiferente. Por su parte con relación al tiempo del trámite, 62% están desacuerdo con el tiempo que demora el trámite de la formalización. Continuando con el número de pasos para formalizarse, 56% están de acuerdo y consideran que los pasos para formalizarse son excesivos, en contraste 2% están totalmente en desacuerdo.

Objetivo específico 2

Identificar los factores que determinan la informalidad del servicio de transporte de vehículos menores de Bagua

Tabla 3**Políticas públicas**

| Dimensión Políticas Públicas | Totalmente en desacuerdo | | Desacuerdo | | Indiferente | | De acuerdo | | Totalmente de acuerdo | | Total | |
|-------------------------------------------|--------------------------|---|------------|---|-------------|---|------------|----|-----------------------|----|-------|-----|
| | F | % | F | % | F | % | F | % | F | % | F | % |
| Fortalecimiento del sistema de Transporte | 0 | 0 | 19 | 5 | 3 | 1 | 294 | 77 | 66 | 17 | 382 | 100 |
| Normatividad Vigente | 16 | 4 | 24 | 6 | 4 | 1 | 277 | 73 | 61 | 16 | 382 | 100 |
| Presión Tributaria | 4 | 1 | 14 | 4 | 34 | 9 | 147 | 38 | 183 | 48 | 382 | 100 |
| | Bajo | | Medio | | Alto | | Total | | | | | |
| | F | % | F | % | F | % | F | % | F | % | F | % |
| Políticas Públicas | 27 | | 7 | | 253 | | 66 | | 102 | 27 | 382 | 100 |

Nota. Elaboración propia

La dimensión políticas públicas, tiene un nivel medio, siendo resultado de lo siguiente: Con respecto al fortalecimiento del sistema de transporte, 77% se encuentran totalmente de acuerdo y consideran que el Estado está haciendo algo para fortalecer el sistema de transporte a nivel nacional, pero solo de las principales vías de acceso y en la capital, mas no en el interior del país. Continuando, con la normatividad vigente, tenemos que 75% están de acuerdo en que la normatividad vigente no favorece a la formalización.

Por último, 183 (48%) del total de los encuestados respondieron estar totalmente de acuerdo en que es excesiva la presión tributaria por parte del estado, opuestamente a esta opinión, tenemos que 4 (1%) del total manifestó estar totalmente en desacuerdo y considera que las medidas tributarias impartidas por el estado no son excesivas.

Tabla 4

Situación económica

| Dimensión Situación económica | Totalmente en desacuerdo | | Desacuerdo | | Indiferente | | De acuerdo | | Totalmente de acuerdo | | Total | |
|-------------------------------------|--------------------------------|----|------------|----|-------------|---|------------|----|--------------------------|----|-------|-----|
| | F | % | F | % | F | % | F | % | F | % | F | % |
| Necesidades básicas | 193 | 51 | 89 | 23 | 32 | 8 | 47 | 12 | 21 | 5 | 382 | 100 |
| | Bajo | | Medio | | Alto | | Total | | | | | |
| | F | % | F | % | F | % | F | % | F | % | F | % |
| Situación económica | 27 | | 7 | | 253 | | 66 | | 102 | 27 | 382 | 100 |

Nota. Elaboración propia

La dimensión situación económica, tiene un nivel medio, siendo resultado de lo siguiente: Con respecto a necesidades básicas, 51% respondieron estar totalmente en desacuerdo, los ingresos que perciben no les permite cubrir sus necesidades básicas.

Objetivo específico 3

Establecer estrategias de prevención que permitan reducir los índices de informalidad en el transporte vehículos menores de Bagua

Tabla 5

Estrategias de prevención

| Objetivo | Estrategia | Actividad | Recursos y Materiales | Fecha: | Hora: | Lugar: | Responsable | Presupuesto |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------|-----------------------------------|-------------|
| Establecer estrategias de prevención que permitan reducir los índices de informalidad en el transporte vehiculos menores de la Provincia de Bagua | Registro formal. Implementar una oficina de orientación al contribuyente con relación a la formalización. Tiempo del Trámite. Hacer un estudio de tiempos y movimientos con la finalidad de establecer el tiempo mínimo de trámite. Número de pasos Simplificar los pasos para formalizarse | Coordinar con la administración a fin de determinar el lugar donde se puede implementar esta oficina. Realizar campañas publicitarias para hacer conocer las nuevas políticas relacionadas con el tiempo y trámites para formalizarse. | Laptop. Programas Office. Resultados del análisis de datos. Transporte. Refrigerios. Instrumentos de recolección de datos | 4 veces al año | Empieza: 9:00 am Termina: 10:30 am | Auditorio de la Municipalidad Provincial de Bagua | Richard Alberto Gutiérrez Vásquez | 600 |

Nota. Elaboración propia

| Objetivo | Estrategia | Actividad | Recursos y Materiales | Fecha: | Hora: | Lugar: | Responsable | Presupuesto |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------|-------------------------------------------------|------------------------------------------------------|--------------------------------------------|-------------|
| Establecer estrategias de prevención que permitan reducir los índices de informalidad en el transporte de vehículos menores de la Provincia de Bagua | Trámites. Establecer una cartilla de costos por trámites. Sanciones Tributarias Reajustar el monto por concepto de Sanciones tributarias Cobro de impuestos Establecer beneficios y amnistías tributarias con la finalidad de que el contribuyente se acoja a estas y pueda formalizarse | Elaborar trépticos en donde se informe de los nuevos beneficios referentes a la simplificación de los pasos para formalización, así como los nuevos mecanismos de cobro de impuestos establecidos | Laptop. Programas Office. Resultados del análisis de datos. Transporte. Refrigerios. Base de datos de los clientes con excelente perfil. | 4 veces al año | Empieza: 9:00 am Termina: 10:30 am | Auditorio de la Municipalidad Provincial de Bagua | Richard Alberto Gutiérrez Vásquez | 600 |

Fuente: Elaboración Propia

V. DISCUSIÓN

En lo referente a nuestro primer objetivo, diagnosticar la situación actual del servicio de transporte de vehículos menores en Bagua, tenemos que hablar de la dimensión costos de formalización, tenemos que el 55% del total de encuestados considera que el costo de los trámites para formalizarse es alto, en cuanto a la dimensión sanciones tributarias el 52% de personas encuestadas se encuentran en desacuerdo con el costo de las sanciones tributarias; seguidamente tenemos que el 54% de las personas encuestadas están de acuerdo y consideran excesivo el cobro de impuestos.

Seguidamente en lo referente a la dimensión barreras burocráticas, tenemos que el 56% de las personas encuestadas consideran dificultoso el registro formal de una empresa, esto como producto de que el 56% considera que los pasos para formalizarse son excesivos. Por último, Así mismo tenemos a (Sánchez & Trillos, 2016). En la cual concluyen que la actividad de los transportadores informales ha tenido un impacto financiero negativo porque en los últimos años el flujo de pasajeros ha disminuido y por lo tanto los ingresos, lo que ha venido ocasionando pérdidas, teniendo en cuenta que el costo del servicio es bastante alto en comparación con el servicio de mototaxi que es ilegal y por lo tanto no cuentan con la seguridad y reglamentación legal para su funcionamiento.

Con relación a nuestro segundo objetivo, identificar los factores que determinan la informalidad del servicio de transporte de vehículos menores de Bagua, tenemos a la dimensión políticas públicas, tenemos que el 77% del total de encuestados se encuentran totalmente de acuerdo y consideran que el estado está haciendo algo para fortalecer el sistema de transporte a nivel nacional, así mismo el 75% del total de encuestados están de acuerdo en que la normatividad vigente no favorece a la formalización como también el 48% del total de los encuestados respondieron estar totalmente de acuerdo en que es excesiva la presión tributaria por parte del estado.

Por último, tenemos la dimensión situación económica en la cual el 51% del total de encuestados respondieron estar totalmente en desacuerdo, es decir los ingresos que perciben no les permite cubrir sus necesidades básicas. Espinoza (2016) quien nos manifiesta que en la actualidad el desarrollar un trabajo ordenado y planificado dentro del sector transporte es muy importante, ya que parte de la

problemática en las grande urbes es el crecimiento desmesurado e incontrolable con relacion a los tiempo y costos de las rutas de tranporte publico, provocando así problemas graves de movilidad.

Por su parte Mendoza (2013) en esta investigación el autor manifiesta que, con el uso masivo de buses, se ha logrado mejorar el servicio, el cual brinda mayor seguridad, eficiencia y funcionalidad, siendo este en la actualidad usado no solo por las personas de bajos recursos económicos, sino también a aquellas pertenecientes a otros grupos sociales, quienes lo ven como un servicio de calidad y a su vez que les permite ahorrar tiempo.

VI. CONCLUSIONES

1. Con relación a nuestro primer objetivo, diagnosticar la situación actual del servicio de transporte de vehículos menores en Bagua, se concluye que una de las principales causas de la informalidad, son los elevados costos de los trámites para formalizarse, así mismo manifiestan que las sanciones tributarias son muy elevadas, como también consideran que es excesivo el cobro de los impuestos. Por otro lado, los encuestados manifiestan que los pasos para poder formalizarse son excesivos.
2. Con relación a nuestro segundo objetivo, identificar los factores que determinan la informalidad del servicio de transporte de vehículos menores de Bagua, se concluye que a pesar de que el estado está implementando políticas públicas con la finalidad de fortalecer el sistema de transporte a nivel nacional, así mismo los encuestados manifiestan que la normatividad vigente no favorece a la formalización; finalmente la mayoría de encuestados respondieron estar totalmente de acuerdo en que es excesiva la presión tributaria por parte del estado.
3. Con relación a nuestro tercer y último objetivo, podemos concluir que, del trabajo de campo y análisis realizado, nos ha permitido establecer estrategias orientadas a disminuir los costos de formalización, así como también a reducir las barreras burocráticas existentes a la hora que querer formalizar una empresa.

VII. RECOMENDACIONES

1. Poner en conocimiento la necesidad de cambiar la situación laboral de los transportistas, a partir de la formalidad de las empresas y el apoyo de la Municipalidad Provincial de Bagua
2. A los dueños de los microbuses que obtenga su Registro Único de Contribuyentes (RUC), para que puedan acceder a un crédito bancario, a fin de renovar su vehículo de transporte público de pasajeros.
3. Impulsar la conformación de comisiones multisectoriales con la finalidad de evaluar de manera integral la problemática de la informalidad del sector transporte tomando en consideración el diagnóstico realizado en la presente investigación.

REFERENCIAS

- Alter, M. (2012). *La economía informal: definiciones, teorías y políticas*. Estados Unidos. <http://www.wiego.org/sites/default/files/publications/files/Chen-Informal-Economy-Definitions-WIEGO-WP1-Espanol.pdf>
- Álvarez, J., & Cerna, M. (2013). *La formalización del micro empresario del servicio público de transporte de pasajeros y su contribución en la dinamización de la economía en la Provincia de Trujillo* [Tesis pregrado, Universidad Privada Antenor Orrego]. http://repositorio.upao.edu.pe/bitstream/upaorep/135/1/ALVAREZ_JENNY_FORMALIZACION_EMPRESARIAL.pdf
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2013). *Documento de enfoque: casos de estudios comparativos proyectos de transporte urbano apoyados por el BID*. New York. Obtenido de <file:///C:/Users/Toshiba/Downloads/Documento-de-enfoque-Casos-de-estudio-comparativos-Proyectos-de-transporte-urbano-apoyados-por-el-BID.pdf>
- Benetti, S. (2017). *Conceptos sobre Estrategia*.
- Camacho, C., Hurtado, K., Navarro, E., Hurtado, J., & Nieves, S. (2017). Factors that affect in the collection of the Predial Tax Unified in the Barranquilla city. *Prospect*, 15(1), 64-73.
- Canavire-Bacarreza, G., & Zúñiga, N. (2015). Fiscal transfers and property tax in Mexico. *Economía UNAM*, 12(35), 69-99.
- Contreras, R. (2013). *El concepto de estrategia como fundamento de la planeación estratégica*. Barranquilla - Colombia.
- De Soto, H. (1989). *The invisible revolution in the third*. Estados Unidos: Editorial Reviews. <https://www.amazon.com/Other-Path-Invisible-Revolution-English/dp/0060160209>
- Diario el Comercio. (2019). *Transporte terrestre informal mueve hasta S/200 mlls. al año*. <https://elcomercio.pe/lima/transporte/transporte-terrestre-informal-mueve-s-200-mlls-ano-noticia-622844>

- Espinosa, S., Martínez, J., & Martell, C. (2018). Why some municipalities in Mexico are better property tax collectors than others? *Gestión y política pública*, 27(2), 375-395.
http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-10792018000200375&lng=es&tlng=es.
- Espinoza, E. (2016). *La planeación de los sistemas de transporte público como base de la movilidad urbana: caso de estudio del Municipio de Zinacantepec, Estado de México*.
<http://ri.uaemex.mx/bitstream/handle/20.500.11799/58738/UAEM-FAPUR-TEISIS-ERNESTO%20ESPINOSA.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Galán, M. (2010). *Metodología de la investigación*.
<http://manuelgalan.blogspot.pe/2010/02/justificacion-y-limitaciones-en-la.html>
- Hernández, R. (2003). *Metodología de la Investigación*. México: Ed. Mc Graw hill. Tercera Edición.
- Kofi, G. (2019). Relationship marketing, orientation, brand equity and firm value: The mediating role of customer value—An Emerging Market Perspective. *Journal of Relationship Marketing*, 18(4), 280-308.
 doi:10.1080/15332667.2019.1639589
- Loayza, N. (2008). *El crecimiento económico en el Perú*. Lima.
<http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/economia/article/viewFile/477/468>
- Martínez, A. (2018). *Marketing emocional: La batalla de las marcas*. España.
<https://www.lainnovacionnecesaria.com/marketing-emocional-la-batalla-de-las-marcas/>
- McCluskey, W., & Huang, C.-Y. (2019). *The role of ICT in property tax administration: Lessons from Tanzania*. CMI Brief.
- Meléndez, P. (2018). *Mototaxis en el reino del caos y la informalidad*. Lima.
<https://diariocorreo.pe/edicion/lima/mototaxis-en-el-reino-del-caos-y-la-informalidad-813537/>
- Mendoza, X. (2013). *Mejoramiento del servicio de transporte urbano colectivo en la Pista Juan Pablo II, Managua-Nicaragua*. Getafe - España. https://e-archivo.uc3m.es/bitstream/handle/10016/18142/xilmaya_mendoza_tesina.pdf

- Miyamoto, M. (2000). *Teoría de la Estrategia*.
- Musashi, M. (2010). *Finalidad de la Estrategia*.
- Pasco, L. (2017). *La informalidad en la prestación de servicios turísticos y la demanda turística en Huaraz - Ancash 2016* [Tesis pregrado, Universidad César Vallejo].
http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/6773/Pasco_LLA.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Peña-Medina, S. (2016). Property tax in Ciudad Juarez from an equity perspective. *Economía, sociedad y territorio*, 16(51), 519-542.
- Pérez, J., & Gardey, A. (2013). *Definición de prevención*.
<https://definicion.de/prevencion/>
- Requejo, D., & Medina, S. (2017). *Plan de formalización de negocios para reducir la informalidad del funcionamiento de las Mypes de la Provincia de Jaén – 2014* [Tesis pregrado, Universidad César Vallejo].
http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/4654/requejo_ltd.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Reyes, C., & Sánchez, H. (2017). *Metodología y diseños en la investigación científica*. Lima: Ediciones Bussines Support Aneth SRL.
- Rupay, M. (2018). *Luchando contra la informalidad den el transporte de personas el caso de coordinación de la sede desconcentrada Junín de la Superintendencia de Transporte, Carga y Mercancías* [Tesis pregrado, Pontificia Universidad Católica del Perú].
http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/13755/RUPAY_CUENCA_MARIEL_ALESSANDRA_LUCHANDO_CONTRA_INFORMALIDAD_TRANSPORTE_TERRESTRE.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Sánchez, M., & Trillos, K. (2016). *Evaluación del impacto financiero que genera el transporte informal en las empresas de Transporte Urbano de la ciudad de Ocaña, Norte de Santander. Ocaña - Colombia*.
<http://repositorio.ufpso.edu.co:8080/dspaceufpso/bitstream/123456789/1206/1/28797.pdf>
- Silva, A. (2011). *Determinando la población y la muestra*.
<https://allanucatse.files.wordpress.com/2011/01/tipo-de-muestreo.pdf>.

- Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte. (2013). *Políticas de transporte urbano para nuestras ciudades*. Santiago de Chile. file:///C:/Users/Toshiba/Downloads/politicas%20de%20transporte%20urbano%20para%20nuestras%20ciudades%20un%20aporte%20de%20sochitran%20a%20la%20nueva%20politica%20nacional%20de%20desarrollo%20urbano.pdf
- Subauste, R. (2016). *La formalización en las micro y pequeñas empresas del sector servicio – rubro Mototaxis del Distrito de San Vicente, Provincia de Cañete, Departamento de Lima, período 2015* [Tesis pregrado, Universidad Católica Los Ángeles de Chimbote]. http://repositorio.uladech.edu.pe/bitstream/handle/123456789/847/FORMALIZACION_MYPE_SUBAUSTE_ARROYO_ROSA_MERCEDES.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Unda, M., & Moreno, C. (2015). Property tax collection in Mexico: An analysis of their economic determinants in the period 1969-2010. *Rev. mex. cienc. polít. soc [online]*, 60(225), 47-78.

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de consistencia

| Problema | Objetivos | Hipótesis | Variables |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| ¿Qué Factores determinan la Informalidad en el Servicio de Transporte en Vehículos menores Bagua? | <p>Objetivo General:</p> <p>Analizar los factores que determinan la informalidad en el servicio de transporte en vehículos menores Bagua.</p> <p>Objetivos específicos:</p> <p>Diagnosticar la situación actual del servicio de transporte de vehículos menores en Bagua.</p> <p>Identificar los factores que determinan la informalidad del servicio de transporte de vehículos menores de Bagua.</p> <p>Establecer estrategias de prevención que permitan reducir los índices de informalidad en el transporte vehículos menores de Bagua.</p> | <p>El análisis de los factores que determinan la informalidad en el Servicio de Transporte de vehículos menores permite establecer estrategias de prevención en la ciudad de Bagua.</p> | <p>Independiente:</p> <p>Factores determinantes</p> <p>Dimensiones:</p> <p>Costos de formalización.</p> <p>Barreras burocráticas.</p> <p>Políticas públicas.</p> <p>Dependiente:</p> <p>Informalidad</p> <p>Dimensiones:</p> <p>Situación económica.</p> <p>Desempleo</p> |

Nota. Elaboración propia

Operacionalización de variables

| Variables | Definición conceptual | Dimensiones | Ítems | Técnicas | Instrumentos |
|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|----------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| Independiente: Factores determinantes | Los factores determinantes, son los que conllevan a que una persona opte por la informalidad algunos manifiestan que es por causa de la excesiva carga tributaria, otros los costos de la formalización, pérdida de tiempo; otras personas manifiestan que es por causa de la incapacidad y corrupción que este en las instituciones. (Djankov, 2002; Auriol y Warltessm 2005); citado por (Pasco, 2017). | Costos de formalización | 1,2,3 | Encuesta Entrevista Observación | Cuestionario Guía de entrevista Guía de observación |
| | | Barreras burocráticas | 4,5,6 7,8,9 | | |
| Dependiente: Informalidad | “Es el fenómeno por el cual una empresa no acata, o elude las diversas disposiciones legales y/o reglamentarias que conforman el contexto jurídico de dicha empresa, y de nuestra sociedad. (Cárdenas, 2011) | Políticas públicas | 10,11,12 13,14,15 | Encuesta Entrevista Observación | Cuestionario Guía de entrevista Guía de observación |
| | | Situación económica Desempleo | | | |

Nota. Elaboración propia

Anexo 2. Instrumentos de recolección de datos

Encuesta dirigida a los pobladores de la Provincia de Bagua

Objetivo: Recopilar información referente a los factores determinantes de la informalidad, para lo cual sírvase leer detenidamente las preguntas y marque la respuesta que usted crea conveniente con un aspa, tomando en cuenta que: TA= es totalmente de acuerdo, DA=De acuerdo, I= Indiferente, D= Desacuerdo y TD= totalmente en desacuerdo

| V1. Factores determinantes | | T A | D A | I | D | T D |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|---|---|--------|
| Costos de la Formalización | | | | | | |
| 1 | Usted considera altos los costos del trámite para formalizarse | | | | | |
| 2 | Considera adecuado el costo de las sanciones tributarias por ser formal | | | | | |
| 3 | Considera excesivo el cobro de los impuestos | | | | | |
| Barreras Burocráticas | | | | | | |
| 4 | Considera dificultoso el registro formal de una empresa | | | | | |
| 5 | Considera adecuado el tiempo que demora el trámite de la formalización | | | | | |
| 6 | Cree usted que los pasos para formalizarse son excesivos | | | | | |
| Políticas Públicas | | | | | | |
| 7 | Cree usted que el estado está haciendo algo para fortalecer el sistema de transporte a nivel nacional | | | | | |
| 8 | Considera usted que la normatividad vigente no favorece a la formalización | | | | | |
| 9 | Considera que es excesiva la presión tributaria por parte del estado | | | | | |
| V2. Informalidad | | T A | D A | I | D | T D |
| Situación Económica | | | | | | |
| 1 0 | Sus ingresos le permiten cubrir sus necesidades básicas | | | | | |
| 1 1 | Usted percibe un ingreso fijo mensual | | | | | |
| 1 2 | Planifica o programa los gastos que realiza mensualmente | | | | | |
| Desempleo | | | | | | |
| 1 3 | Cuenta usted con un trabajo estable | | | | | |
| 1 4 | El dinero que percibe recompensa en esfuerzo que usted hace | | | | | |
| 1 5 | Cree usted que el estado hace algo para reducir las tasas de desempleo en el país | | | | | |

Entrevista al jefe de tránsito de la Municipalidad Provincial de Bagua

Nombres y Apellidos.....

Edad.....

Género:

Masculino

Femenino

1. ¿Cuál es la situación actual del transporte público en la provincia de Bagua?
.....
.....
2. ¿Con relación a otros periodos como se encuentran los índices de informalidad en el transporte público?
.....
.....
3. ¿Se les da algún tipo de facilidad o beneficio a aquellas personas que opten por la formalización?
.....
.....
4. ¿Por qué cree que los transportistas optan por la informalidad?
.....
.....
5. ¿Se está trabajando con la finalidad de revertir los índices de informalidad en el transporte público en la Provincia de Bagua?
.....
.....
6. ¿Qué me puede decir de los costos de la formalización?
.....
.....
7. ¿En cuanto a los trámites, cree usted que estos son excesivos?
.....
.....

Anexo 3. Carta de autorización

