



Autónoma
Universidad Autónoma del Perú

FACULTAD DE DERECHO
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

TESIS

EL TRANSPORTE PÚBLICO INFORMAL Y LA IMPORTANCIA DE LA AUTORIDAD
DE TRANSPORTE URBANO EN SAN JUAN DE MIRAFLORES 2023

PARA OBTENER EL TÍTULO DE
ABOGADA

AUTORAS

EVELIN SOLANG ONCEBAY PONTE

ORCID: 0000-0002-3286-524X

GIANELA LISET AVALOS NAPAN

ORCID: 0000-0001-8732-2376

ASESOR

MAG. VICTOR MANUEL URBIZAGASTEGUI SILVESTRE

ORCID: 0000-0002-3849-3299

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN

PROMOCIÓN Y DEFENSA DE LOS DERECHOS HUMANOS EN EL ÁMBITO
NACIONAL E INTERNACIONAL

LIMA, PERÚ, OCTUBRE DE 2024



CC BY

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Esta licencia permite a otros distribuir, mezclar, ajustar y construir a partir de su obra, incluso con fines comerciales, siempre que le sea reconocida la autoría de la creación original. Esta es la licencia más servicial de las ofrecidas. Recomendada para una máxima difusión y utilización de los materiales sujetos a la licencia.

Referencia bibliográfica

Oncebay Ponte, E. S., & Avalos Napan, G. L. (2024). *El Transporte Público Informal y la Importancia de la Autoridad de Transporte Urbano en San Juan de Miraflores 2023* [Tesis de pregrado, Universidad Autónoma del Perú]. Repositorio de la Universidad Autónoma del Perú.

HOJA DE METADATOS

Datos del autor	
Nombres y apellidos	Evelin Solang Oncebay Ponte
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	46193866
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0002-3286-524X
Datos del autor	
Nombres y apellidos	Gianela Liset Avalos Napan
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	73635832
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0001-8732-2376
Datos del asesor	
Nombres y apellidos	Victor Manuel Urbizagastegui Silvestre
Tipo de documento de identidad	DNI
Número de documento de identidad	41072118
URL de ORCID	https://orcid.org/0000-0002-3849-3299
Datos del jurado	
Presidente del jurado	
Nombres y apellidos	Jorge Cuyutupa Luque
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	70365983
Secretario del jurado	
Nombres y apellidos	Cristian Carlos Caceres Sifuentes
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	70292370
Vocal del jurado	
Nombres y apellidos	María Elena Medina López
Tipo de documento	DNI
Número de documento de identidad	43498466
Datos de la investigación	

Título de la investigación	El transporte público informal y la importancia de la autoridad de transporte urbano en San Juan de Miraflores 2023
Línea de investigación Institucional	Promoción y defensa de los derechos humanos en el ámbito nacional e internacional
Línea de investigación del Programa	ENFOQUE INTERDISCIPLINARIO DE LA CIENCIA JURÍDICA
Línea de acción RSU	Persona, Sociedad, Empresa y Estado
URL de disciplinas OCDE	https://purl.org/pe-repo/ocde/ford#5.05.01

FACULTAD DE DERECHO
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO
ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS

En la ciudad de Lima, el jurado de sustentación de tesis conformado por: el MAG. JORGE CARLOS CUYUTUPA LUQUE como presidente, el MAG. CRISTIAN CARLOS CACERES SIFUENTES como secretario y la MAG. MARIA ELENA MEDINA LÓPEZ como vocal, reunidos en acto público para dictaminar la tesis titulada:

**EL TRANSPORTE PUBLICO INFORMAL Y LA IMPORTANCIA DE LA AUTORIDAD
DE TRANSPORTE URBANO EN SAN JUAN DE MIRAFLORES 2023.**

Presentado por el bachiller:

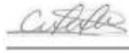
EVELIN SOLANG ONCEBAY PONTE

Para obtener el **Título Profesional de Abogada**; luego de escuchar la sustentación de la misma y resueltas las preguntas del jurado se procedió a la calificación individual, obteniendo el dictamen de **Aprobado** con una calificación de **ONCE (11)**.

En fe de lo cual firman los miembros del jurado, el 28 de octubre del 2024.



PRESIDENTE
MG. JORGE CARLOS
CUYUTUPA LUQUE



SECRETARIO
MG. CRISTIAN CARLOS
CACERES SIFUENTES



VOCAL
MG. MARIA ELENA MEDINA
LÓPEZ

FACULTAD DE DERECHO
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO
ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS

En la ciudad de Lima, el jurado de sustentación de tesis conformado por: el MAG. JORGE CARLOS CUYUTUPA LUQUE como presidente, el MAG. CRISTIAN CARLOS CACERES SIFUENTES como secretario y la MAG. MARIA ELENA MEDINA LÓPEZ como vocal, reunidos en acto público para dictaminar la tesis titulada:

**EL TRANSPORTE PUBLICO INFORMAL Y LA IMPORTANCIA DE LA AUTORIDAD
DE TRANSPORTE URBANO EN SAN JUAN DE MIRAFLORES 2023.**

Presentado por el bachiller:

GIANELA LISET AVALOS NAPAN

Para obtener el **Título Profesional de Abogada**; luego de escuchar la sustentación de la misma y resueltas las preguntas del jurado se procedió a la calificación individual, obteniendo el dictamen de **Aprobado** con una calificación de **ONCE (11)**.

En fe de lo cual firman los miembros del jurado, el 28 de octubre del 2024.



PRESIDENTE
MG. JORGE CARLOS
CUYUTUPA LUQUE



SECRETARIO
MG. CRISTIAN CARLOS
CACERES SIFUENTES



VOCAL
MG. MARIA ELENA MEDINA
LÓPEZ

ACTA DE APROBACIÓN DE ORIGINALIDAD

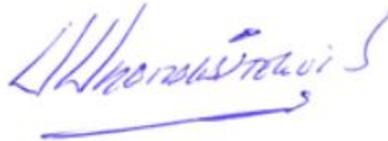
Yo Víctor Manuel Urbizagastegui Silvestre docente de la Facultad de Derecho de la Escuela Profesional de Derecho de la Universidad Autónoma del Perú, en mi condición de asesor de la tesis titulada:

**EL TRANSPORTE PÚBLICO INFORMAL Y LA IMPORTANCIA DE LA
AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO EN SAN JUAN DE MIRAFLORES 2023**

De los bachilleres Evelin Solang Oncebay Ponte con DNI: 46193866 y Gianela Liset Avalos Napan con DNI: 73635832 , certifico que la tesis tiene un índice de similitud de 18% verificable en el reporte de similitud del software Turnitin que se adjunta.

El suscrito revisó y analizó dicho reporte a lo que concluyó que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad Autónoma del Perú.

Lima, 16 de diciembre de 2024



Victor Manuel Urbizagastegui Silvestre

DNI: 41072118

DEDICATORIA

El presente trabajo se lo dedicamos a nuestros padres, que son nuestro pilar e impulso para lograr nuestros objetivos, a Dios por permitirnos estar hoy en día en este mundo y poder desarrollarnos como mejores personas cada día, y a nuestros docentes por sus enseñanzas.

AGRADECIMIENTOS

Agradecer a Dios, por darnos vida, a nuestros padres por permitirnos y apoyarnos en este largo camino de forjar nuestro propio destino como profesionales, a la universidad autónoma del Perú por permitirnos ser parte de su casa de estudios, asimismo como a nuestros familiares y amigos más cercanos que su apoyo también han sido parte de este impulso para continuar a pesar de las caídas o tropiezos que hayamos podido tener.

ÍNDICE

DEDICATORIA	2
AGRADECIMIENTOS	3
LISTA DE TABLAS	5
LISTA DE FIGURAS	7
RESUMEN	8
ABSTRACT	9
CAPÍTULO I: INTRODUCCIÓN	10
CAPÍTULO II: METODOLOGÍA	31
2.1. Tipo y diseño de investigación	32
2.2. Población, muestra y muestreo	32
2.3. Hipótesis	34
2.4. Variables y operacionalización	34
2.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad	37
2.6. Procedimientos	38
2.7. Análisis de datos	38
2.8. Aspectos éticos	38
CAPÍTULO III: RESULTADOS	39
CAPÍTULO IV: DISCUSIÓN	56
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES	60
CAPÍTULO VI: RECOMENDACIONES	62
REFERENCIAS	
ANEXOS	

LISTA DE TABLAS

Tabla 1	Proceso de dimensionalidad de las variables
Tabla 2	Teorías específicas
Tabla 3	Interpretación de cada teoría
Tabla 4	Relaciones empíricas de cada teoría con la investigación
Tabla 5	Contrastaciones de cada teoría con la investigación
Tabla 6	Conjetura consignada por su mayor relevancia
Tabla 7	Determinación de replantear la conjetura consignada
Tabla 8	Variable 1: Transporte público informal
Tabla 9	Variable 2: Autoridad de transporte urbano
Tabla 10	Escala de rangos de fiabilidad
Tabla 11	Fiabilidad
Tabla 12	Cifras representativas del enunciado 1 por medio de procedimientos estadísticos
Tabla 13	Cifras representativas del enunciado 2 por medio de procedimientos estadísticos
Tabla 14	Cifras representativas del enunciado 3 por medio de procedimientos estadísticos
Tabla 15	Cifras representativas del enunciado 4 por medio de procedimientos estadísticos
Tabla 16	Cifras representativas del enunciado 5 por medio de procedimientos estadísticos
Tabla 17	Cifras representativas del enunciado 6 por medio de procedimientos estadísticos
Tabla 18	Cifras representativas del enunciado 7 por medio de procedimientos estadísticos
Tabla 19	Cifras representativas del enunciado 8 por medio de procedimientos estadísticos
Tabla 20	Cifras representativas del enunciado 9 por medio de procedimientos estadísticos
Tabla 21	Cifras representativas del enunciado 10 por medio de procedimientos estadísticos

- Tabla 22 Cifras representativas del enunciado 11 por medio de procedimientos estadísticos
- Tabla 23 Cifras representativas del enunciado 12 por medio de procedimientos estadísticos
- Tabla 24 Rangos de correlación
- Tabla 25 Rangos de correlación determinantes para la esencia de la contrastación de la hipótesis general
- Tabla 26 Rangos de correlación determinantes para la esencia de la contrastación de la hipótesis específica 1
- Tabla 27 Rangos de correlación determinantes para la esencia de la contrastación de la hipótesis específica 2

LISTA DE FIGURAS

- Figura 1 Fórmula para establecer muestras
- Figura 2 Cifras representativas del enunciado 1 por medio de procedimientos estadísticos
- Figura 3 Cifras representativas del enunciado 2 por medio de procedimientos estadísticos
- Figura 4 Cifras representativas del enunciado 3 por medio de procedimientos estadísticos
- Figura 5 Cifras representativas del enunciado 4 por medio de procedimientos estadísticos
- Figura 6 Cifras representativas del enunciado 5 por medio de procedimientos estadísticos
- Figura 7 Cifras representativas del enunciado 6 por medio de procedimientos estadísticos
- Figura 8 Cifras representativas del enunciado 7 por medio de procedimientos estadísticos
- Figura 9 Cifras representativas del enunciado 8 por medio de procedimientos estadísticos
- Figura 10 Cifras representativas del enunciado 9 por medio de procedimientos estadísticos
- Figura 11 Cifras representativas del enunciado 10 por medio de procedimientos estadísticos
- Figura 12 Cifras representativas del enunciado 11 por medio de procedimientos estadísticos
- Figura 13 Cifras representativas del enunciado 12 por medio de procedimientos estadísticos

EL TRANSPORTE PÚBLICO INFORMAL Y LA IMPORTANCIA DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO EN SAN JUAN DE MIRAFLORES

2023

EVELIN SOLANG ONCEBAY PONTE

GIANELA LISET AVALOS NAPAN

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL PERÚ

RESUMEN

El índice de cifras que registra el transporte público informal, ha sido uno de los dilemas que aquejan a la sociedad, generando inseguridad vial y demás inquietudes hacia la integridad de los usuarios. Así mismo, el transporte público informal ha significado ser una alarma para el distrito de San Juan de Miraflores, por cuanto, en este poblado el transporte público informal ha estado operando al margen de las leyes de tránsito. Estos servicios informales tienden a ubicarse en áreas periféricas de la ciudad, compitiendo con servicios de transporte masivo, como autobuses o sistemas de transporte rápido, que suelen tener contratos de exclusividad en sus rutas, de ahí que, los servicios no están sujetos a supervisión, carecen de obligaciones contractuales y no tienen estándares de calidad que cumplir. En tal sentido, la ATU y la Municipalidad de San Juan de Miraflores han establecido un convenio con miras a combatir la informalidad en el transporte, todo sea para beneficio de los pasajeros y de la ciudadanía. Con ello, se ha establecido la importancia de la ATU. El enfoque fue cuantitativo, el instrumento de fiabilidad ha sido de 0,984 demostrando el alto relieve y significancia del procedimiento estadístico empleado. En conclusión, la ATU y el gobierno local de San Juan de Miraflores no deben bajar la guardia ya que aún persiste el transporte informal, debiéndose crear nuevas guías y lineamientos para reforzar la finalidad de erradicar la informalidad en el transporte público.

Palabras clave: transporte público informal, autoridad de transporte urbano, leyes de tránsito, políticas públicas

**INFORMAL PUBLIC TRANSPORTATION AND THE IMPORTANCE OF THE
URBAN TRANSPORTATION AUTHORITY IN SAN JUAN DE MIRAFLORES 2023**

EVELIN SOLANG ONCEBAY PONTE

GIANELA LISET AVALOS NAPAN

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DEL PERÚ

ABSTRACT

The index of figures recorded by informal public transport has been one of the dilemmas that afflict society, generating road insecurity and other concerns regarding the integrity of users. Likewise, informal public transportation has been an alarm for the district of San Juan de Miraflores, since in this town informal public transportation has been operating outside traffic laws. These informal services tend to be located in peripheral areas of the city, competing with mass transportation services, such as buses or rapid transit systems, which usually have exclusivity contracts on their routes, hence the services are not subject to supervision. They lack contractual obligations and have no quality standards to meet. In this sense, the ATU and the Municipality of San Juan de Miraflores have established an agreement with a view to combating informality in transportation, all for the benefit of passengers and citizens. With this, the importance of the ATU has been established. The approach was quantitative, the reliability instrument was 0.984, demonstrating the high relevance and significance of the statistical procedure used. In conclusion, the ATU and the local government of San Juan de Miraflores should not let their guard down since informal transportation still persists, and new guides and guidelines must be created to reinforce the purpose of eradicating informality in public transportation.

Keywords: informal public transportation, urban transportation authority, traffic laws, public policies

CAPÍTULO I
INTRODUCCIÓN

El índice de cifras que registra el transporte público informal, ha sido uno de los dilemas que aquejan a las naciones, generando inseguridad vial y demás inquietudes hacia la integridad de los usuarios. En el plano internacional, se tuvo que la nación de Ecuador se ha visto consternada por el alto índice del transporte informal, dado que el Diario La Hora (2024) ha informado que:

En Ecuador el transporte informal ha estado aumentando en la zona norte, de ahí que, durante los cuatro primeros meses de 2024 se retuvo a más vehículos dedicados al transporte informal que en todo 2023. Así mismo, las cifras de Movidelnor evidenciaron que, desde enero hasta abril de 2024, un total de 204 vehículos fueron retenidos por prestar el servicio de transporte de pasajeros de manera informal. (pp. 1-2)

Así mismo, en Colombia el transporte público informal ha significado ser una alarma para el Estado. En la medida que Bustamante et al., (2024) han manifestado que:

El transporte público terrestre de pasajeros en Colombia ha experimentado una serie de cambios significativos. Sin embargo, este crecimiento urbano ha generado problemas en el transporte público a causa de la informalidad en este rubro, el transporte informal también presenta alarmas en la seguridad y la falta de regulación. Ello resalta la importancia de mejorar los sistemas de transporte en términos sociales, económicos y urbanísticos, ya que la seguridad pública es un tema importante de todo Estado. (pp. 2-3)

En el ámbito peruano el transporte público informal no ha sido un problema ajeno, ya que en distintas partes del país se ha observado la incidencia de este problema social en el sector transporte, sobre todo, en Lima. Ante ello, Perez (2023) ha dado a conocer que:

En Lima Metropolitana el transporte informal ha estado ofuscando a varios sectores de la capital, es decir en una conmoción sumergida en una profunda crisis que genera un desorden incontrolable en las calles de la ciudad. Desde la falta de un sistema integrado que brinde confianza y seguridad a los pasajeros hasta la aparición de transportistas informales que ponen en peligro la vida de las personas al no respetar las normas de tránsito en los diferentes distritos de Lima. (pp. 5-6)

El transporte público urbano informal ha estado identificado específicamente como un problema relevante en el distrito de San Juan de Miraflores, desde que los transportistas informales operan al margen de la regulación y supervisión de las autoridades. Estos servicios informales tienden a ubicarse en áreas periféricas de la ciudad, compitiendo con servicios de transporte masivo, como autobuses o sistemas de transporte rápido, que suelen tener contratos de exclusividad en sus rutas, que los servicios de transporte informal no están sujetos a supervisión, carecen de obligaciones contractuales y no tienen estándares de calidad que cumplir.

Como ejemplo de ello, el Diario El Comercio (2022) ha informado que:

El transporte público informal en San Juan de Miraflores ha estado afectando el orden social al estar infringiendo las normas de tránsito, lo cual pone en riesgo seguridad de los pasajeros hasta la aparición de transportistas informales que ponen en peligro la vida de las personas al no respetar las normas de tránsito. Por ello, un grupo de inspectores de la Municipalidad de San Juan de Miraflores intervinieron a más de 17 conductores informales en principales vías del distrito. Algunos de los conductores opusieron resistencia durante la diligencia, pero sus unidades fueron llevadas al depósito municipal por no contar con la documentación requerida. (pp. 1-2)

A tal efecto los riesgos del transporte informal son evidentes, reflejando preocupaciones para la integridad de los pasajeros, ya que no cuentan con las condiciones de seguridad, ni soat, lo vehículos tampoco tienen revisión técnica desde que su temperamento informal irrumpe el tener estas formalidades. Con ello, no cabe duda que el transporte informal representa un riesgo para la seguridad de los pasajeros y de la sociedad de San Juan de Miraflores.

Ante esta problemática, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (2019) ha establecido que:

El transporte público informal es una actividad ilegal que consiste en el transporte terrestre de personas sin contar con la autorización correspondiente, es decir, esta actividad ilegal comete infracciones a las normas de tránsito. Así mismo, el transporte informal pone en riesgo a la seguridad de los pasajeros de la población en general. (p. 5)

Por ello, el distrito de San Juan de Miraflores se ha visto afectado ante esta problemática ya que con frecuencia los transportistas informales han estado operando al margen de la ley.

En tal sentido, el gobierno local de esta judicatura ha tomado interés amplio en confrontar esta tempestad a fin de tutelar la integridad de los pasajeros y de la seguridad pública. Sobre este aspecto, la Municipalidad Distrital de San Juan de Miraflores ha establecido un convenio con la ATU en la búsqueda de combatir y sancionar al transporte informal en este distrito siendo una medida importante para la ciudadanía. Así pues, la Plataforma del Estado Peruano (2023) hizo mención que:

La Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) y la Municipalidad Distrital de San Juan de Miraflores (SJM) firmaron un convenio el 1 de agosto de 2023 para reforzar los operativos de fiscalización contra el

transporte informal, que dará mayor seguridad a los ciudadanos. La cooperación entre autoridades es el camino para recuperar la confianza de la ciudadanía y mejorar las condiciones en que operan las empresas autorizadas de transporte, a fin de lograr un servicio rápido, seguro y formal. Esta alianza refuerza tal convicción en ese sentido, sostuvo José Aguilar, presidente de la ATU, tras la firma del convenio. Por su parte, la alcaldesa Delia Castro Pichihua destacó la importancia de realizar un trabajo en conjunto con la ATU para beneficio de todos los ciudadanos del distrito. En ese sentido, anunció una labor articulada para ordenar el transporte público. Con los operativos de fiscalización se sancionará a las unidades que realizan el servicio de manera informal y en deplorables condiciones, y a los conductores y unidades que no cumplen con toda la normativa vigente. (pp. 1-2)

De esta forma la ATU y la municipalidad de San Juan de Miraflores han establecido un convenio con miras a combatir la informalidad en el transporte, todo para beneficio de los pasajeros y de la ciudadanía. Con ello, se establece la importancia de la autoridad de transporte urbano.

A pesar de ello, no se debe bajar la guardia ya que aún persiste el transporte informal, por tales razones, se debe crear nuevas guías y lineamientos para reforzar la finalidad de erradicar la informalidad en el transporte público en San Juan de Miraflores.

Tabla 1

Proceso de dimensionalidad de las variables

Variables	Dimensiones
Variable 1: Transporte público informal	1.- Actividad ilegal 2.- Infracciones a las normas de tránsito
Variable 2: Autoridad de transporte urbano	1.- Cumplimiento de las reglas de tránsito 2.- Fiscalizaciones y multas

Por ello, se tuvo como problema general: ¿Cuál es la relación entre el transporte público informal y la importancia de la autoridad de transporte urbano en San Juan De Miraflores 2023?, y como problemas específicos: 1) ¿Cuál es la relación entre la actividad ilegal y el cumplimiento de las reglas de tránsito?. 2) ¿Cuál es la relación entre las infracciones a las normas de tránsito y las fiscalizaciones y multas?.

La justificación ha tenido la importancia de la relevante intervención de la Autoridad de Transporte Urbano, ya que el transporte informal ha sido una tendencia que se produce día a día, implicando que las fiscalizaciones se han permanentes en San Juan de Miraflores, ya que de ello depende la seguridad de los pasajeros y de la ciudadanía.

La justificación legal estuvo fundamentada por medio de las leyes de tránsito, así como de la Constitución Política, dejándose constancia que la seguridad de los pasajeros en sector transporte es un bien jurídico que debe ser tutelado por el gobierno local conjuntamente con la Autoridad de Transporte Urbano en San Juan de Miraflores.

La justificación metodológica estuvo determinada a través de los datos estadísticos que representan al problema del transporte informal, habiéndose recogido datos mediante un cuestionario, conociendo los alcances e implicancias que acontece este problema social.

Se tuvo como objetivo general: Determinar la relación entre el transporte público informal y la importancia de la autoridad de transporte urbano en San Juan De Miraflores 2023. Y como objetivos específicos: 1) Determinar la relación entre la actividad ilegal y el cumplimiento de las reglas de tránsito. 2) Determinar la relación entre las infracciones a las normas de tránsito y las fiscalizaciones y multas.

Las limitaciones de investigación han sido sumamente inexistentes, toda vez que se ha contado con abundante información, facultado a la culminación de esta investigación.

En los antecedentes internacionales, Bustamante et al., (2024) ha enfatizado a los riesgos del transporte informal y las posibles soluciones para minimizar esta problemática en Colombia. En la metodología se sintetizó diversos hallazgos doctrinarios y teóricos. En conclusión, el transporte público en Colombia ha experimentado una serie de cambios significativos, pero no favorablemente, dado que la tendencia de la informalidad dentro del transporte público, ha sido una preocupación para el ámbito nacional, dado que este régimen no cuenta con sistema de seguros contra accidentes al estar al margen de la ley, lo cual demuestra que hay riesgos para los pasajeros que acuden a este régimen vial. Esto resalta la importancia de mejorar el régimen de transporte mediante políticas y herramientas de gestión.

Ramírez (2022) ha sintetizado a la informalidad laboral en el transporte público y los efectos jurídicos en la ciudad de Guaranda, Ecuador. El objetivo fue analizar y cuantificar a la informalidad laboral en el transporte público y los efectos jurídicos. Se emplearon métodos cuantitativos para el análisis del problema. En conclusión, el transporte urbano informal generalmente opera al margen de la regulación y supervisión de las autoridades. Estos servicios informales tienden a ubicarse en áreas periféricas de la ciudad, compitiendo con servicios de transporte masivo, como autobuses o sistemas de transporte rápido, que suelen tener contratos de exclusividad en sus rutas, que los servicios de transporte informal no están sujetos a supervisión, carecen de obligaciones contractuales y no tienen estándares de calidad que cumplir. Por tales razones, se debe crear nuevas guías y lineamientos con miras a erradicar la informalidad en el transporte público.

Bernal (2021) ha enfatizado al transporte informal y la exclusión de este rubo como autoempleo en México. El objetivo fue detallar al transporte informal y la exclusión de este rubo como autoempleo. Se emplearon mediciones estadísticas para abordar y predecir el problema, estando empleado el enfoque cuantitativo. En conclusión, aunque el transporte informal tenga la peculiaridad de ser un régimen informal, este es una actividad económica donde los transportistas buscan ganarse el sustento de vida, pero que han sido excluidos y marginados, teniendo en cuenta que ellos han pretendido ser parte de la formalidad pero que no cuentan con el apoyo del Estado ante los gastos que implica ello. Por tanto, el Estado debe emplear estrategias para que los transportistas informales tengan facultad sencilla para tramitar la formalidad.

Aguirre (2018) enfatizo a la alta frecuencia del transporte informal y las implicancias jurídica en la provincia del Azuay, Ecuador. El objetivo fue vislumbrar a la alta frecuencia del transporte formal y las implicancias jurídicas. La investigación tuvo un enfoque exploratorio y teórico, empleándose el método deductivo. En conclusión, el transporte informal se ha intensificado dentro de la provincia del Azuay, expandiéndose aceleradamente ante las aspiraciones del Estado por tratar de reducir este inconveniente. No obstante, el número de personas que buscan ejercer esta labor, lo hacen porque de ello depende su sustento de vida, ya que de no laborar no tendrán ingresos económicos, lo cual implica que el Estado evalúe y establezca otras medidas para no afectar a las personas que laboran en el transporte informal.

García y Varela (2018) enfatizaron a las peculiaridades del transporte informal y la problemática social en Santiago de Cali (Colombia). Se tuvo el objetivo de analizar las peculiaridades del transporte informal y la problemática social. Se realizaron encuestas para analizar las cifras estadísticas, ya que netamente el enfoque fue

cuantitativo. En conclusión, el índice de cifras de los años que registran, manifiesta que el transporte informal es uno de los dilemas que aqueja el poblado de Santiago de Cali, generando inseguridad vial, accidentes, tráfico, enfermedades y estrés a las personas que transitan por las vías de acceso de estas moviidades. A pesar de ello, aquellos que utilizan el servicio informal han expresado que, la causa que dio origen al transporte informal ha sido la deficiente organización o funcionamiento del servicio formal, tenido como resultado a las deficiencias en cobertura, debiendo el Estado resolver estas irregularidades.

En los antecedentes nacionales, Davila (2023) enfatizo al transporte informal y el sistema integrado para reforzar la calidad del servicio en Lambayeque. El objetivo fue incorporar un sistema integrado para reforzar la calidad del servicio del transporte público. El estudio fue de carácter aplicado y con enfoque cuantitativo. En conclusión, en la provincia de Chiclayo de la región de Lambayeque, el sistema de transporte público se volvió ampliamente complejo, en la medida que el dilema no solo ha estado acorde a factores legales o administrativas, sino que también a factores socioeconómicos, políticos, entre otros, pero que sobre todo de la incompetencia de gestión de las autoridades involucradas. De ahí que, en el año 2022 se realizaron manifestaciones como desenlace del alza del combustible y de otros aspectos, siendo favorable para que la informalidad se fortalezca desde que diversos transportistas han optado por este rubro. De esta forma, se vislumbró que en Chiclayo el incremento de la informalidad ha sido uno de los grandes problemas que ha tenido que lidiar esta judicatura.

Leyva y Quispe (2023) el transporte informal en Huancayo y la falta de información de sobre este régimen informal. El objetivo fue establecer el incremento del transporte informal en Huancayo. El enfoque fue cuantitativo. En conclusión, el

transporte informal en Huancayo ha sido ampliamente más frecuente como resultado del incremento de usuarios, a ello se suma la falta de información sobre los riesgos a los que se exponen los estudiantes al optar por este régimen informal, también está la escasa fiscalización de la Municipalidad de Huancayo. Al respecto estos aspectos reflejan que la conciencia ciudadana es baja, aunque tengan noción de los riesgos a los que se exponen al emplear este régimen de transporte informal, adicionalmente, se encuentran también afectados los conductores formales quienes han cumplido íntegramente con las medidas requeridas para poder brindar el servicio de transporte.

Moya (2021) ha establecido a los mecanismos para reducir reduzca la informalidad del transporte público y el porvenir de la seguridad ciudadana en Trujillo. El objetivo fue esclarecer los mecanismos para reducir reduzca la informalidad del transporte público y el porvenir y prosperidad de la seguridad ciudadana. Se tuvo una investigación tipo básica y de análisis teórico. En conclusión, en los tiempos de Covid-19, el sector transporte ha estado operando mayormente mediante la informalidad, dado que las circunstancias de ganarse el sustento de vida implico a que los transportistas informales continúen operando a sabiendas de poder ser sancionados. Por ello, la solución ha estado en la flexibilización del procedimiento para la formalización, a fin de que los transportistas puedan obtener la formalidad en el transporte público.

Sánchez (2021) ha sintetizado al transporte informal y la deficiente fiscalización de las autoridades del gobierno local de Chiclayo. El objetivo fue esclarecer la deficiente fiscalización de las autoridades del gobierno local de Chiclayo ante el transporte informal. El enfoque fue cuantitativo. En conclusión, el servicio de transporte público informal no ha sido controlado ni fiscalizado por parte de las autoridades competentes, lo cual coopera a que la informalidad en el transporte

continúe vigente y expandiéndose. Siendo necesario establecer convenios interinstitucionales para trabajar conjuntamente en la búsqueda de controlar y fiscalizar el transporte informal.

Rupay (2019) enfatizó a la confrontación hacia el transporte terrestre informal y la importancia de los operativos de fiscalización en Junín. El objetivo fue analizar la confrontación hacia el transporte terrestre informal y la importancia de los operativos de fiscalización. El estudio fue teórico y doctrinario. En conclusión, la presencia de los transportistas informales ha traído consigo considerables consecuencias, estando las fuertes pérdidas económicas de las empresas formales y el índice de accidentes de tránsito ocasionados por las empresas informales. En tal sentido, la autoridad competente de la fiscalización ha tomado protagonismo para lidiar estas peculiaridades, teniendo acuerdos con las demás instituciones que tienen competencias en el sector transporte con el propósito de fortalecer los operativos de fiscalización ante los informales. Tales acciones han contribuido hacia una adecuada efectividad en la lucha contra el transporte informal.

En los antecedentes locales, Aponte y Bellina (2023) enfatizaron a la informalidad laboral en el transporte público y las operaciones de fiscalización en Lima. El objetivo fue evaluar los aspectos de la informalidad laboral en el transporte público y las operaciones de fiscalización. En la metodología se determinó el uso de estadística para el análisis del problema, representan al enfoque cuantitativo. En conclusión, el transporte público ha estado afectado por la informalidad desde que los conductores han considerado a este rubro como una actividad laboral, aunque carezca de afianzamiento legal, otro aspecto a tener en cuenta es que ha existido un menor índice de empresas que ejercer el servicio de transporte formal, lo cual demuestra que las políticas han sido deficientes. En tal sentido, la autoridad

competente en materia de transporte debe innovar políticas con miras a reducir la informalidad.

Castañeda (2023) enfatizó a la situación de informalidad en la prestación del servicio de transporte público y las políticas públicas en el distrito de San Miguel, Cajamarca. El objetivo fue establecer la relación entre la informalidad en la prestación del servicio de transporte público y las políticas públicas. La investigación adoptó un enfoque cuantitativo, cuyo instrumento fue un cuestionario para recolectar datos. En conclusión, las peculiaridades de la informalidad dentro del sector transporte han sido evaluadas, empleándose políticas públicas a fin de tener una adecuada gestión del transporte público, enfocándose en neutralizar la informalidad, pues ello servirá también para mejorar la calidad del servicio.

Quiroga (2022) hizo mención a la informalidad en el transporte público y la actuación deficiente de la subgerencia de transporte de la municipalidad de Villa María del Triunfo. Se tuvo un estudio científico básico al analizarse las cuestiones doctrinarias. En conclusión, la actuación de la subgerencia de transporte del ente municipal de Villa María del Triunfo ha transgredido el derecho de prestar servicio de transporte público, de ahí que ante tal circunstancia las ordenanzas que han sido aplicadas no han estado acorde a las normas vigentes, lo cual ha sido favorable para la informalidad, desde que los transportistas han operado este régimen informal, creando una competencia desleal entre los transportistas, sobre todo que han estado obstaculizando el proceso de fiscalización de los inspectores. Así pues, la actuación deficiente de la subgerencia de transporte ha influenciado en la tendencia del transporte informal.

Solano (2022) enfatizó a la informalidad en el servicio colectivo de auto y el incremento de la fiscalización en el transporte en Lima. La informalidad dentro del

servicios de auto colectivos ha estado incrementándose desde que los conductores han mostrado desinterés en regular sus situaciones para pasar a la formalidad. El transporte informal es un problema que afecta a la ciudadanía, ocasionando la inseguridad social en la ciudad capital. Por tanto, la fiscalización del transporte en Lima ha respondido oportunamente para establecer las sanciones correspondientes hacia todo aquel que ejerce servicio de transporte de forma informal.

Oyola (2020) enfatizó al transporte informal y las funciones de la SUTRAN en la ruta Huacho-Lima. El objetivo fue establecer los nexos del transporte informal y las funciones de la SUTRAN. El estudio fue básico y de enfoque interpretativo. En conclusión, la SUTRAN es un organismo fundamental e indispensable que regula y sanciona al transporte, por lo que su actuación ha sido importante para fiscalizar y sancionar al transporte informal en la ruta Huacho-Lima.

Desde otra óptica, se tuvo a las bases teóricas donde se presentaron a las teorías generales, estando establecida inicialmente las perspectivas de la teoría pura del derecho, donde García (2001) hizo alusión a lo siguiente:

El derecho es un sistema normativo que ha sido creado por el mismo Estado, esta aseveración ha sido aclamada por Hans Kelsen al plantear que el derecho es producto de las políticas de Estado, cuyo fin es regular la armonización de la sociedad. (p. 23)

También estuvo la teoría tridimensional del derecho, siendo expuesta por Casillas (2017) quien enfatizó que:

La tridimensionalidad del derecho está compuesta por tres elementos: Norma, hecho y valor. Estos elementos son fundamentales para la sociedad, ya que según el jurista Miguel Reale, estos elementos tienen rasgos fundamentales

para que en los litigios judiciales, el juez pueda obtener un punto de vista dialéctico. (p. 19)

Adicionalmente estuvo la teoría de los derechos fundamentales, habiendo sido enfatizada por Landa (2002) quien hizo mención que:

Los derechos fundamentales son un conjunto de normas y principios inherentes a toda persona. El origen de estos derechos ha estado desde la promulgación de los derechos humanos en 1948, ya que con ello las legislaciones adoptaron las disposiciones de este acontecimiento en su Carta Magna, estando la libertad, igualdad, justicia, entre otros derechos fundamentales. (p. 52)

También se tuvo al análisis de las teorías específicas, estando la teoría de la seguridad pública, Carreón y García (2014) han manifestado que:

La seguridad pública es la acción integrada que desarrolla el Estado, con la colaboración de otros organismos estatales de interés público, destinada a asegurar el orden público, proteger la integridad física de las personas, así como toda situación que signifique un riesgo para la sociedad. (pp. 1-2)

Así mismo, se tuvo la teoría de transporte, donde Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (2018) hizo mención que:

El transporte es la acción de traslado o desplazamiento de personas o cosas de un lugar a otro. Por ello, se establecen sistemas de medios para conducir personas y cosas de un lugar a otro. Principalmente, las personas tienen necesidad de utilizar los medios de transporte público, lo cual se denomina en transporte urbano para que las personas puedan cumplir con sus rutinas diarias. (p. 4)

Por último, estuvo la teoría de las políticas públicas, donde Roth (2008) hizo énfasis que:

Las políticas públicas son instrumento de gestión, implica el establecimiento de una o más estrategias orientadas a la resolución de problemas públicos y/o, a la obtención de mayores niveles de bienestar social, resultantes de procesos decisionales tomados a través de la coparticipación de gobierno y sociedad civil, en donde se establecen medios, agentes y fines de las acciones a seguir para la obtención de los objetivos planteados. (pp. 70-71)

Ahora bien, se estableció la triangulación de las teorías específicas, mediante los siguientes esquemas:

Tabla 2

Teorías específicas

Consideraciones dogmáticas	
1.- Teoría de la seguridad pública	Los estados de derechos tienen el rol de afianzar la seguridad pública mediante mecanismos y herramientas de gestión, estando tendiente estos a garantizar la tranquilidad social en todos los aspectos. Además, la seguridad pública es un derecho fundamental.
2.- Teoría de transporte	Principalmente, las personas tienen necesidad de utilizar los medios de transporte público, lo cual se denomina en transporte urbano para que las personas puedan cumplir con sus rutinas diarias. El Estado mediante sus diferentes regímenes de gobierno emplean directrices, lineamientos y medidas para dar respuestas a los inconvenientes que se presentan en la sociedad, siendo las políticas públicas herramientas de gestión para resolver cualquier situación contingente.
3.- Teoría de las políticas públicas	

Tabla 3*Interpretación de cada teoría*

Interpretaciones	
1.- Teoría de la seguridad pública	El gobierno nacional, regional y local están en la finalidad de emplear mecanismos que contribuyan a garantizar la seguridad pública de forma permanente.
2.- Teoría de transporte	El transporte urbano ha sido creado acorde a las necesidades de la población a fin de que puedan trasladarse de un lugar a otro, ya sea por fines laborales o académicos.
3.- Teoría de las políticas públicas	Cada entidad municipal tiene su propio reglamento creado mediante ordenanzas para regular las diversas actividades que ejerce la población, estando el transporte público, por ejemplo.

Tabla 4*Relaciones empíricas de cada teoría con la investigación*

Relaciones empíricas	
1.- Teoría de la seguridad pública	Los estados de derechos tienen el rol de afianzar la seguridad pública mediante mecanismos y herramientas de gestión, estando tendiente estos a garantizar la tranquilidad social en todos los aspectos. Además, la seguridad pública es un derecho fundamental. De esta forma se acredita las relaciones empíricas.
2.- Teoría de transporte	Principalmente, las personas tienen necesidad de utilizar los medios de transporte público, lo cual se denomina en transporte urbano para que las personas puedan cumplir con sus rutinas diarias. De esta forma se acredita las relaciones empíricas.

3.- Teoría de las políticas públicas

El Estado mediante sus diferentes regímenes de gobierno emplean directrices, lineamientos y medidas para dar respuestas a los inconvenientes que se presentan en la sociedad, siendo las políticas públicas herramientas de gestión para resolver cualquier situación contingente. De esta forma se acredita las relaciones empíricas.

Tabla 5

Contrastaciones de cada teoría con la investigación

Contrastaciones	
1.- Teoría de la seguridad pública	El gobierno nacional, regional y local están en la finalidad de emplear mecanismos que contribuyan a garantizar la seguridad pública de forma permanente. De esta forma se acredita no existe ninguna contrastación.
2.- Teoría de transporte	El transporte urbano ha sido creado acorde a las necesidades de la población a fin de que puedan trasladarse de un lugar a otro, ya sea por fines laborales o académicos. De esta forma se acredita no existe ninguna contrastación.
3.- Teoría de las políticas públicas	Cada entidad municipal tiene su propio reglamento creado mediante ordenanzas para regular las diversas actividades que ejerce la población, estando el transporte público, por ejemplo. De esta forma se acredita no existe ninguna contrastación.

Tabla 6

Conjetura consignada por su mayor relevancia

Teoría seleccionada	
1.- Teoría de la seguridad pública	Los estados de derechos tienen el rol de afianzar la seguridad pública mediante

mecanismos y herramientas de gestión, estando tendiente estos a garantizar la tranquilidad social en todos los aspectos. Además, la seguridad pública es un derecho fundamental. De esta forma se acredita las relaciones empíricas.

Tabla 7

Determinación de replantear la conjetura consignada

Reformulación	
1.- Teoría de la seguridad pública	<p>El gobierno nacional, regional y local están en la finalidad de emplear mecanismos que contribuyan a garantizar la seguridad pública de forma permanente.</p> <p>De esta forma la seguridad pública está presente en lo que es el transporte público debiendo el Estado en conjunción con el ministerio de transporte en tomar y establecer las medias para que la ATU pueda ejercer una adecuada función en tutelar la seguridad pública en el transporte urbano.</p>

Desde otra secuencia, se tuvo a las bases jurídicas, donde el Diario Oficial El Peruano (2024) ha especificado que:

La Resolución Directoral N° D-000029-2024-ATU/DO, en su artículo 1 ha determinado que se prorroga hasta el 31 de diciembre de 2024, los títulos habilitantes relacionados con la prestación del Servicio de Transporte Regular de Personas, bajo competencia de la ATU, cuya fecha de vencimiento se encuentren comprendidos entre el 30 de junio de 2024 y el 20 de octubre de 2024, en atención a la Quinta Disposición Complementaria Transitoria del Decreto Supremo N° 005-2019-MTC, salvo aquellos títulos cuya culminación

fue resultado de la imposición de sanción, medida complementaria, o medida correctiva, u otra que contravenga las condiciones de acceso y permanencia.

(p. 39)

La Ley N° 30900 (2018) ha manifestado lo siguiente:

El Estado peruano ha regulado a La ley N°30900 la ley de creación de la autoridad de transportes urbano Lima y Callao (ATU) mediante su artículo 3 ha determinado que, esta normativa sirve para garantizar el mal funcionamiento del sistema integrado de transporte de Lima y Callao, lo cual permitirá cubrir las diferentes necesidades de traslado de toda la población de la provincia de lima y callao, tratando de esta forma ser sostenible, eficiente, segura, amplia cobertura, etc. (p. 17)

La Constitución Política del Perú (1993) en su artículo 195; inciso 8 ha establecido que:

Los gobiernos locales promueven el desarrollo y la economía local, y la prestación de los servicios públicos de su responsabilidad, en armonía con las políticas y planes nacionales y regionales de desarrollo. Por ello, deben desarrollar y regular actividades y/o servicios en materia de transporte colectivo, circulación y tránsito, conforme a ley. (p. 48)

En el derecho comparado estuvo la legislación de España, donde las comunicaciones comerciales de LetsLaw (2024) han expresado que:

En el territorio español, la sociedad en formación es, por así decirlo, un “cuasi tipo” societario que se individualiza en el proceso de constitución de las sociedades de capital y que comprende, de forma temporal y transitoria, resuelve los problemas de seguridad jurídica derivados de la actuación en el tráfico de una sociedad de capital todavía no legalmente constituida a falta de

su inscripción, posibilitando así que el comienzo de las operaciones pueda producirse con anterioridad a ese momento sin menoscabo de los intereses de terceros y de la propia sociedad. En este régimen jurídico, temporal y transitorio, la regla general impone la responsabilidad solidaria de quienes celebren actos y contratos en nombre de la sociedad antes de su inscripción en el Registro Mercantil. (pp. 1-2)

En tal sentido, el sistema español brinda las facilidades a las empresas informales mediante la determinación de la sociedad en formación, pero que a pesar que no está inscrita en registro mercantil, puede continuar operando. No obstante, el territorio peruano no existe esta facultad, ya que no hay mecanismos para establecer una forma societaria o sociedad en formación, lo cual requiere ser resultado mediante políticas públicas.

Por último, se tuvo a definición de los términos planteado y expuesto, estando la definición de transporte informal, donde Bernal (2021) ha definido que:

El transporte informal constituye entonces aquella prestación de servicio de transporte público colectivo prestado por vehículos particulares que no están afiliados a empresas legalmente constituidas. Por ello, el transporte informal ha sido denominada como una actividad económica, aunque tenga rasgos de carecer de legalidad. (p. 142)

En la definición de seguridad pública, Carreón y García (2014) han definido que:

La seguridad pública es un bien jurídico protegido al ser parte de los derechos humanos previstos en el régimen constitucional, por ello, se sintetiza a la seguridad pública como una función que debe ser promovida en todo momento por el Estado de derecho. (pp. 1-2)

En la definición de actividades económicas, donde Coll (2023) ha definido que: Las actividades económicas se refieren a todas las transacciones y actividades relacionadas con la producción, distribución y consumo de bienes y servicios en una economía. Incluye todas las actividades comerciales, industriales, agrícolas y financieras que se realizan en una sociedad determinada. (p. 1)

En la definición de políticas públicas, Roth (2008) ha definido:

Las políticas públicas constituyen ser herramientas y estrategias de suma relevancia, ya que mediante estas herramientas los gobiernos tienen la facultad de plantear medidas para dar respuesta a determinados problemas que son contraproducentes para la sociedad. Por ello, se evalúa el problema para luego establecer directrices que respondan a los problemas identificados en beneficio de la sociedad. (pp. 70-71)

En la definición de autoridad de transporte urbano, Poole (2018) ha definido que:

La autoridad de transporte urbano es un organismo técnico especializado del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Su rol principal es integrar y articular el transporte público urbano en Lima Metropolitana. Por ello, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el desempeño de su rectoría dentro del sector del transporte, y ante la evidente problemática del transporte urbano en Lima y Callao y las principales ciudades del país, ha puesto en marcha a una serie de acciones con el propósito de apoyar a las autoridades competentes en la gestión del transporte urbano. (pp. 101-102)

CAPÍTULO II
METODOLOGÍA

2.1. Tipo y diseño de investigación

Tipo de investigación

Se tuvo una investigación de tipo básica pura, dado que Gallardo (2017) ha vislumbrado que:

El tipo de estudio básica pura lleva su nombre debido a que mediante el desarrollo de una investigación se pretende aportar nuevos conocimientos. Así mismo, busca servir de teoría para futuras investigaciones y un aporte conceptual para la sociedad en general. (p. 17)

Por otra parte, el presente estudio es de enfoque cuantitativo, puesto que, se ha tenido la recopilación de datos estadísticos. A tal efecto, Abásolo (2023) ha determinado que: “El enfoque cuantitativo dentro de las investigaciones proporciona una base sólida mediante la cuantificación y la inferencia estadística de las variables, además de contrastar las hipótesis” (p. 128).

Diseño de investigación

Se ha tenido un diseño no experimental, por cuanto, Hernández et al., (2014) han especificado que: “El diseño no experimental no presenta la determinación de experimentos o manipulación de variables, es decir, los sujetos de estudio son observados y analizados naturalmente sin dotarle de alguna alteración” (p. 152).

Nivel de investigación

Se ha tenido un nivel correlacional, dado que Espinoza y Ochoa (2021) han señalado que: “El nivel correlacional es un procedimiento que determina la existencia de correlación entre las variables al emplear cifras estadísticas” (pp. 99-100).

2.2. Población, muestra y muestreo

Población

El municipio de San Juan de Miraflores ha sido el lugar donde se estudió la problemática planteada, teniéndose una población de 134 usuarios que con frecuencia toman el servicio del transporte público en dicho distrito.

Muestra

La muestra es una representación que se obtiene de la población para ser objetivo de estudio.

Muestreo

Se aplicó el muestreo probabilístico para determinar la muestra. Ante ello, Vara (2015) hizo mención que: “Este muestreo determina a la muestra mediante rangos estadísticos, además todos los integrantes de la población tienen las mismas posibilidades de integrar la muestra” (p. 264).

Es así que, a partir del uso del muestreo probabilístico, se aplicó la fórmula para hallar una muestra finita.

Población: 134

Nivel de confianza: 95%

Posibilidad de Error: 5 %

Tamaño de la muestra: 100

Figura 1

Fórmula para establecer muestras

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

N= Tamaño de la muestra

Z= Nivel de confianza deseado

P= Proporción de la población con la característica deseada (éxito)

Q= Proporción de la población con la característica deseada (fracaso)

E= Nivel de error dispuesto a ejercer

N= Tamaño de la población

Determinación

Al haberse empleado el muestreo probabilístico junto con la fórmula para muestra finitas, se obtuvo una muestra de 100 individuos.

2.3. Hipótesis

Hernández et al., (2014) han informado que: “Las hipótesis son aspiraciones de brindar probables respuestas hacia los problemas planteados” (p. 104).

Hipótesis general

Hi: Existe relación entre el transporte público informal y la importancia de la autoridad de transporte urbano en San Juan De Miraflores 2023.

Hipótesis específica 1

Hi: Existe relación entre la actividad ilegal y el cumplimiento de las reglas de tránsito.

Hipótesis específica 2

Hi: Existe relación entre las infracciones a las normas de tránsito y las fiscalizaciones y multas.

2.4. Variables y operacionalización

Se establecieron las siguientes variables:

Variable 1: Transporte público informal

Variable 2: Autoridad de transporte urbano

Tabla 9*Variable 2: Autoridad de transporte urbano*

Variable	Definición conceptual	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala Dicotómica
V.2 Autoridad de transporte urbano	Es un órgano estatal que se encarga de cumplimiento de las reglas de tránsito, de las reglas de tránsito, ejerciendo las fiscalizaciones y multas hacia toda empresa de transporte que se encuentre operando ilegalmente.	Cumplimiento de las reglas de tránsito Fiscalizaciones y multas	Arduamente Logros positivos Integridad Adecuado servicio Impresas informales Reforma integral	1.- ¿Considera que la autoridad de transporte urbano ha estado combatiendo arduamente al transporte público informal en San Juan de Miraflores? 2.- ¿Considera que las autoridades de transporte urbano están teniendo logros positivos en mantener la formalidad en este sector? 3.- ¿Considera que la autoridad de transporte urbano ha estado contribuyendo a la protección de la integridad de la ciudadanía? 4.- ¿Considera que se ha estado ejerciendo con frecuencia las fiscalizaciones en el sector del transporte público para garantizar el adecuado servicio a favor de los usuarios? 5.- ¿Considera que las multas impuestas a las empresas informales de transporte deben ser más severas? 6.- ¿Considera que se requiere de constantes acciones para ejecutar una reforma integral en el transporte urbano en San Juan de Miraflores?	Si/No

2.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad

Técnicas

Se tuvo a la encuesta para recabar información por medio de las consideraciones de los sujetos encuestados.

Instrumentos

Se tuvo al cuestionario el cual ha sido un instrumento primordial, ya que este instrumento representa a los estudios cuantitativos donde se albergaron determinadas preguntas con escala dicotómica.

Validez

De forma tajante, el instrumento elaborado para la recolección de datos fue aprobado por juicio de expertos para su respectiva ejecución. De modo que fue validado para no tener ninguna objeción sobre la importancia de medir el problema de estudio.

Confiabilidad

Para dar con la confiabilidad precisión, y congruencia de las variables, se empleó un coeficiente estadístico para dicho fin, estando el Alfa de Cronbach, por ser el factor idóneo que determina la consistencia de un instrumento.

Tabla 10

Escala de rangos de fiabilidad

Fiabilidad del Alfa de Cronbach	Interpretación
> 0.90	Es un coeficiente excelente
> 0.80	Es un coeficiente altamente confiable
> 0.70	Es un coeficiente confiable
> 0.60	Es un coeficiente cuestionable
< 0.50	Es un coeficiente inaceptable

Nota: (Hernández y Pascual, 2018)

Tabla 11

Fiabilidad

Estadísticas de fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
0,984	12

Interpretación

El procedimiento de fiabilidad ha tenido un resultado favorable, ya que el Alfa de Cronbach que mide las variables ha proporcionado un rango de fiabilidad de 0,984 y que según la tabla 10 que establece los rangos de fiabilidad del Alfa de Cronbach, se establece como un coeficiente “Excelente”.

2.6. Procedimientos

Los procedimientos fueron abordados conforme al cronograma de estudio que estableció el asesor, por lo que, al terminarse de desarrollar los aspectos teóricos y dogmáticos, se abordó la parte metodológica para establecer el instrumento encargado de recolectar datos, pero que este fue validado por expertos y con ello, se procedió a recolectar información para luego iniciar con establecer los procedimientos estadísticos.

2.7. Análisis de datos

Los datos reunidos en el cuestionario, fueron consignados en una base de datos para su respectivo procesamiento, la base de datos ha sido del programa de SPSS, esto fue con el propósito de obtener las frecuencias estadísticas del problema planteado.

2.8. Aspectos éticos

La tesis fue desarrollada cumpliendo con las exigencias de la actual guía de investigación, sobre todo que se tuvo la concreción de las citas APA de 7° edición, además, la similitud fue inferior al 20% de turnitin.

CAPÍTULO III
RESULTADOS

En esta secuencia se han establecido las frecuencias estadísticas del instrumento que contiene los ítems a fin de medir la problemática.

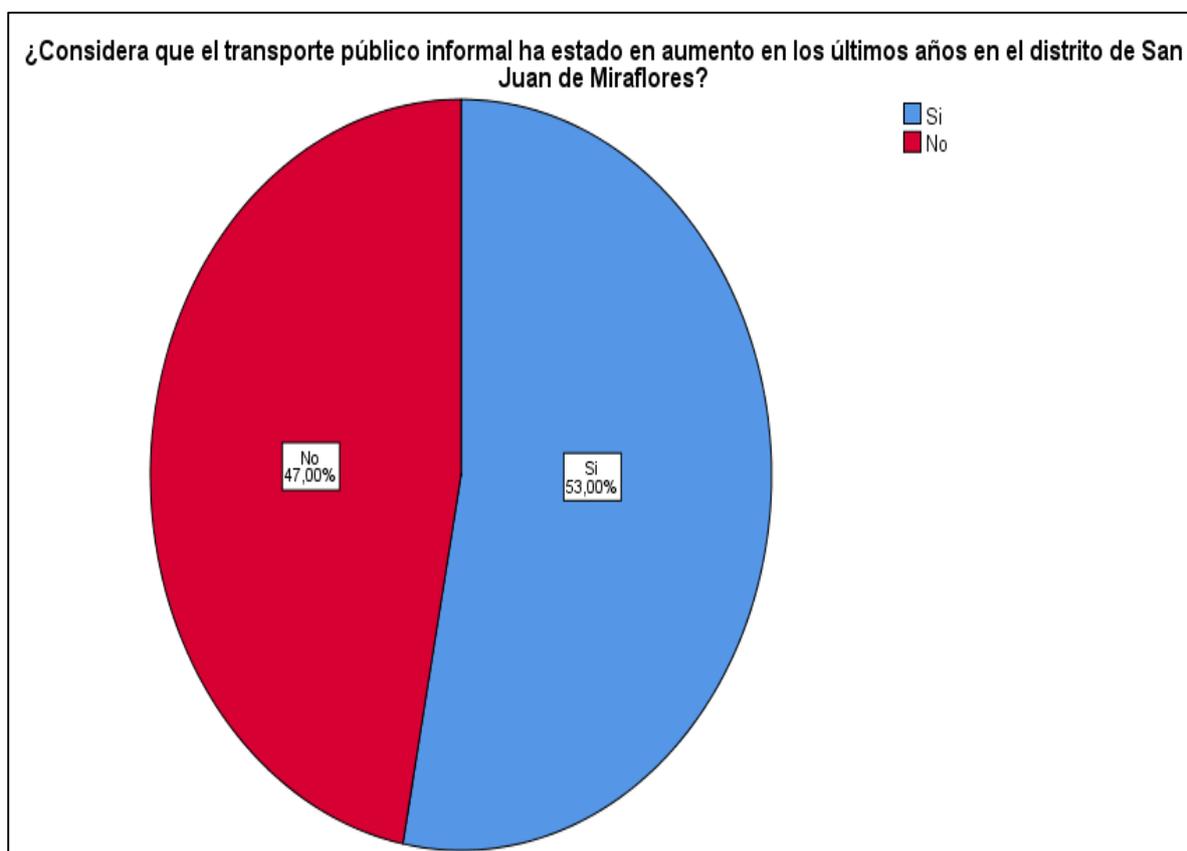
Tabla 12

Cifras representativas del enunciado 1 por medio de procedimientos estadísticos

		Frecuencias obtenidas	Porcentaje validos
Escala valida	Si	53	53,0
	No	47	47,0
	Total	100	100,0

Figura 2

Cifras representativas del enunciado 1 por medio de procedimientos estadísticos



Interpretación

Hipotéticamente se ha percibido en el presente ítem que del 100,0% de encuestados, el 53,0% ha representado a la alternativa “Si”, pero al mismo tiempo hubo también un 47,0% que represento a la alternativa “No”. Estas aseveraciones están establecidas en el presente esquema.

Tabla 13

Cifras representativas del enunciado 2 por medio de procedimientos estadísticos

		Frecuencias obtenidas	Porcentaje validos
	Si	51	51,0
Escala valida	No	49	49,0
	Total	100	100,0

Figura 3

Cifras representativas del enunciado 2 por medio de procedimientos estadísticos



Interpretación

Hipotéticamente se ha percibido en el presente ítem que del 100,0% de encuestados, el 51,0% ha representado a la alternativa “Si”, pero al mismo tiempo hubo también un 49,0% que represento a la alternativa “No”. Estas aseveraciones están establecidas en el presente esquema.

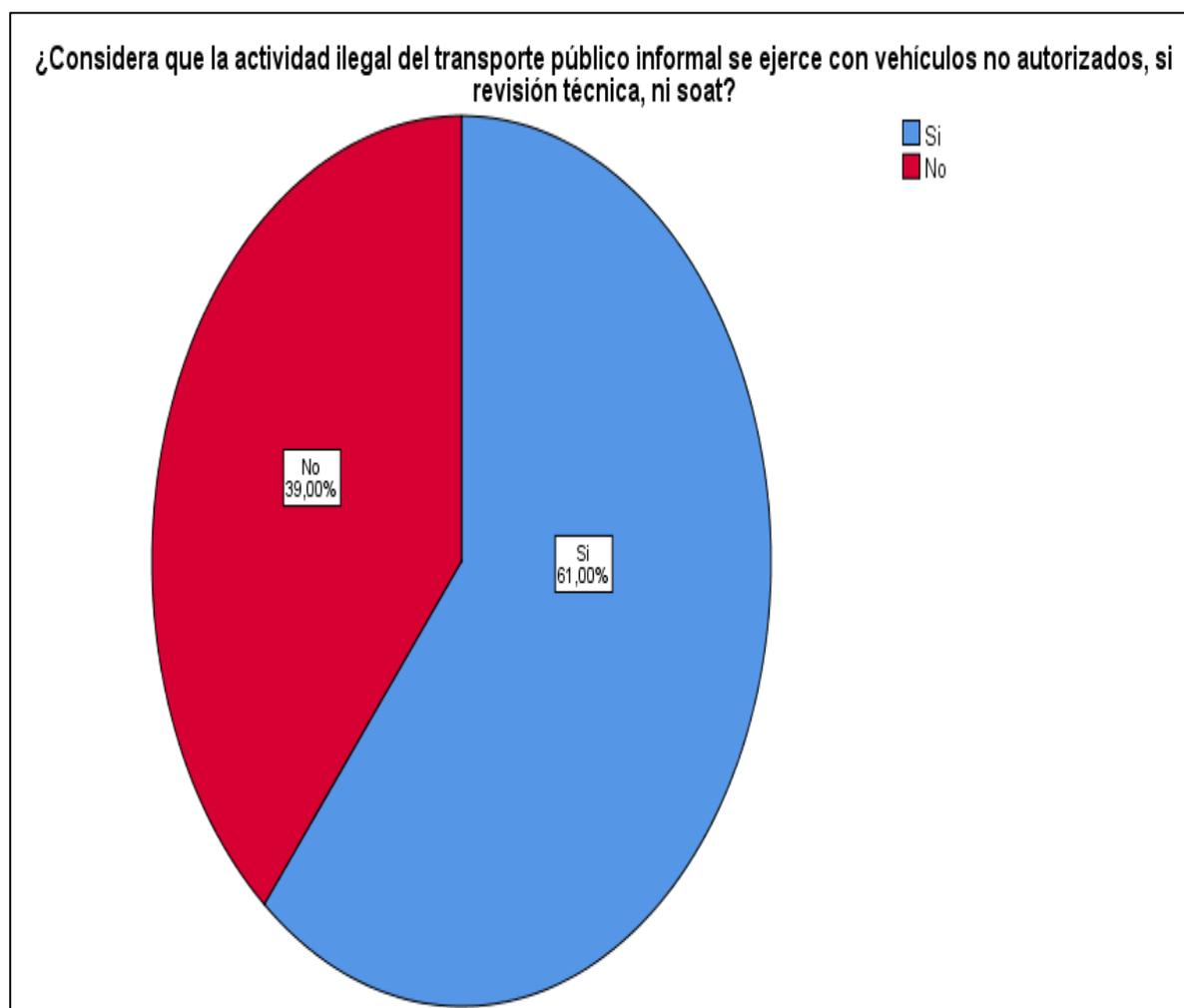
Tabla 14

Cifras representativas del enunciado 3 por medio de procedimientos estadísticos

		Frecuencias obtenidas	Porcentaje validos
Escala valida	Si	61	61,0
	No	39	39,0
	Total	100	100,0

Figura 4

Cifras representativas del enunciado 3 por medio de procedimientos estadísticos



Interpretación

Hipotéticamente se ha percibido en el presente ítem que del 100,0% de encuestados, el 61,0% ha representado a la alternativa "Si", pero al mismo tiempo hubo también un 39,0% que represento a la alternativa "No". Estas aseveraciones están establecidas en el presente esquema.

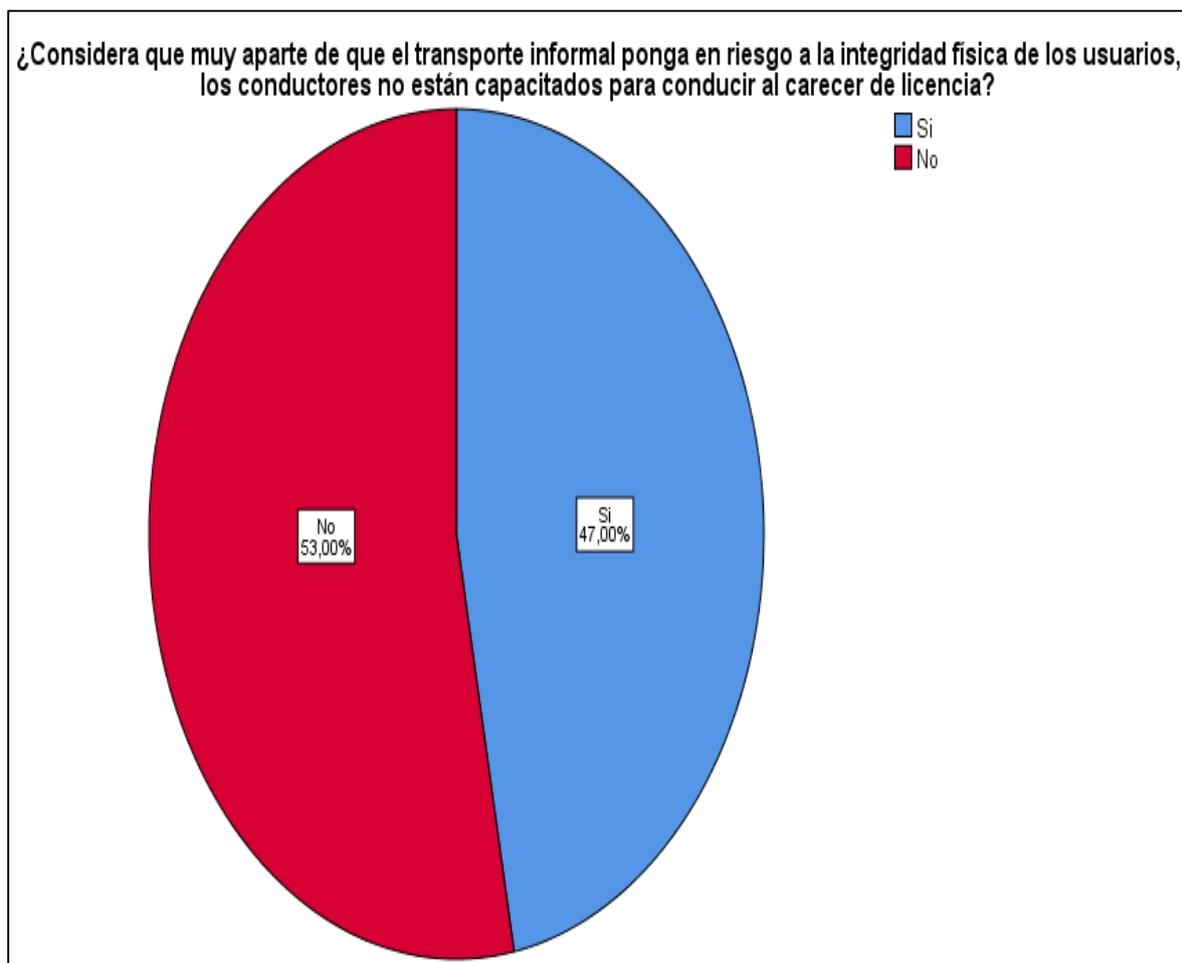
Tabla 15

Cifras representativas del enunciado 4 por medio de procedimientos estadísticos

		Frecuencias obtenidas	Porcentaje validos
Escala valida	Si	47	47,0
	No	53	53,0
	Total	100	100,0

Figura 5

Cifras representativas del enunciado 4 por medio de procedimientos estadísticos



Interpretación

Hipotéticamente se ha percibido en el presente ítem que del 100,0% de encuestados, el 47,0% ha representado a la alternativa “Si”, pero al mismo tiempo hubo también un 53,0% que represento a la alternativa “No”. Estas aseveraciones están establecidas en el presente esquema.

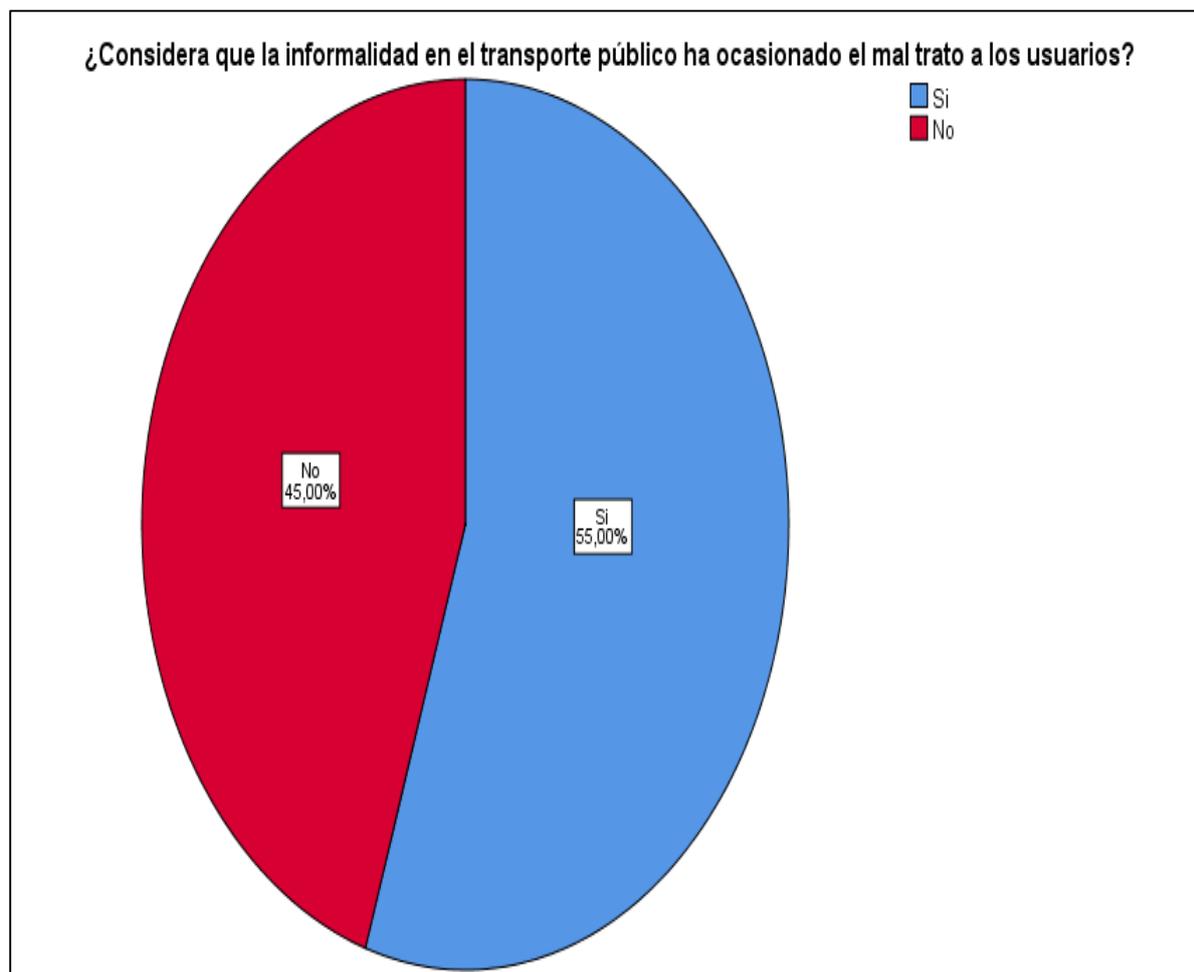
Tabla 16

Cifras representativas del enunciado 5 por medio de procedimientos estadísticos

		Frecuencias obtenidas	Porcentaje validos
Escala valida	Si	55	55,0
	No	45	45,0
	Total	100	100,0

Figura 6

Cifras representativas del enunciado 5 por medio de procedimientos estadísticos



Interpretación

Hipotéticamente se ha percibido en el presente ítem que del 100,0% de encuestados, el 55,0% ha representado a la alternativa “Si”, pero al mismo tiempo hubo también un 45,0% que represento a la alternativa “No”. Estas aseveraciones están establecidas en el presente esquema.

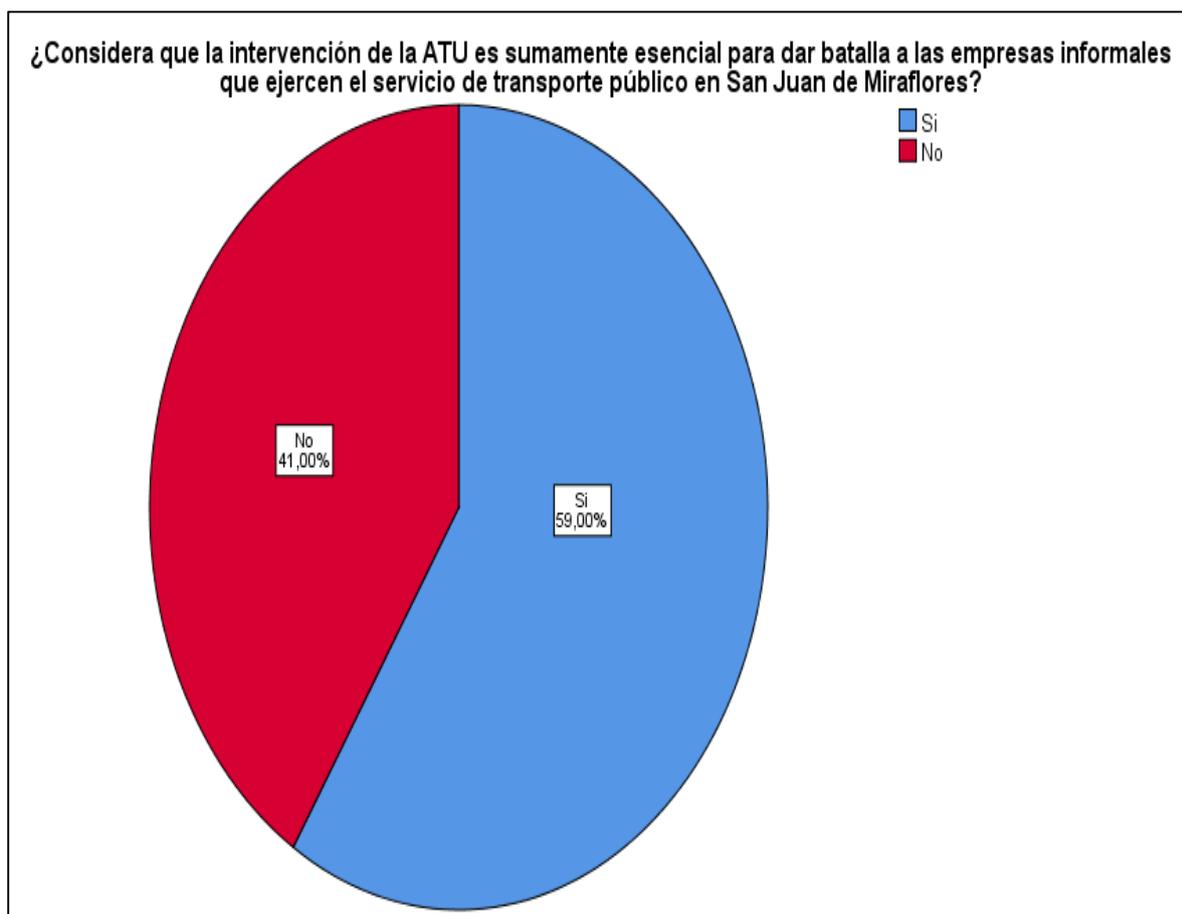
Tabla 17

Cifras representativas del enunciado 6 por medio de procedimientos estadísticos

		Frecuencias obtenidas	Porcentaje validos
Escala valida	Si	59	59,0
	No	41	41,0
	Total	100	100,0

Figura 7

Cifras representativas del enunciado 6 por medio de procedimientos estadísticos



Interpretación

Hipotéticamente se ha percibido en el presente ítem que del 100,0% de encuestados, el 59,0% ha representado a la alternativa “Si”, pero al mismo tiempo hubo también un 41,0% que represento a la alternativa “No”. Estas aseveraciones están establecidas en el presente esquema.

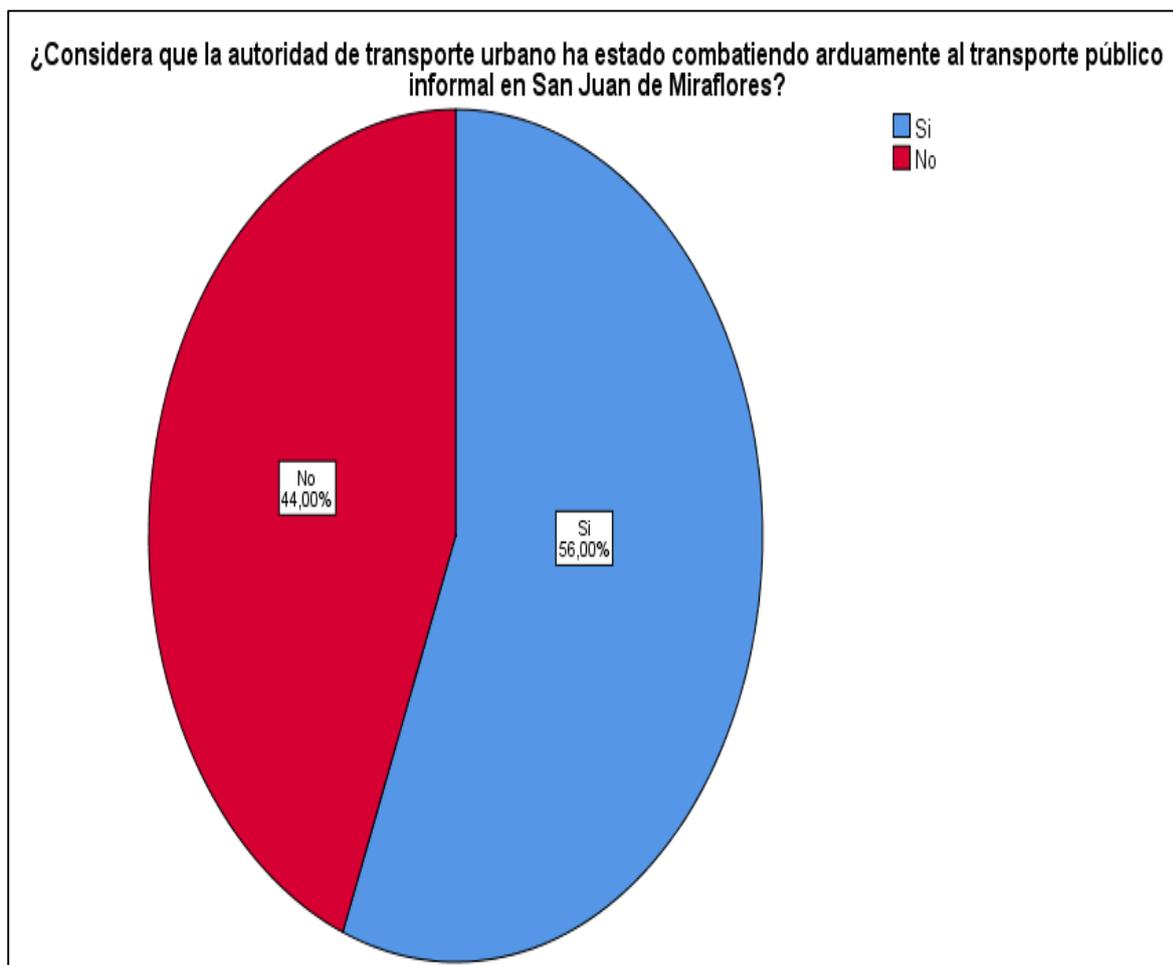
Tabla 18

Cifras representativas del enunciado 7 por medio de procedimientos estadísticos

		Frecuencias obtenidas	Porcentaje validos
	Si	56	56,0
Escala valida	No	44	44,0
	Total	100	100,0

Figura 8

Cifras representativas del enunciado 7 por medio de procedimientos estadísticos



Interpretación

Hipotéticamente se ha percibido en el presente ítem que del 100,0% de encuestados, el 56,0% ha representado a la alternativa "Si", pero al mismo tiempo hubo también un 44,0% que represento a la alternativa "No". Estas aseveraciones están establecidas en el presente esquema.

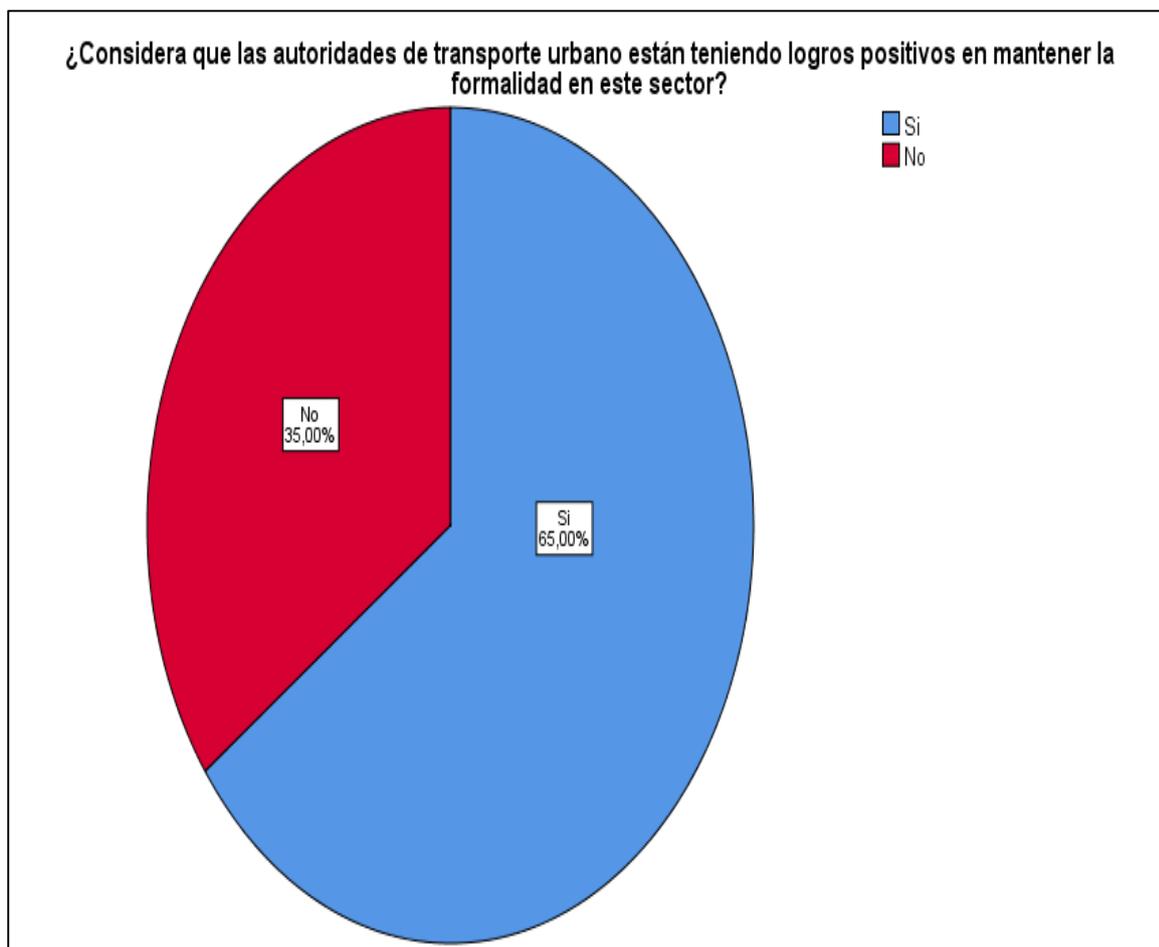
Tabla 19

Cifras representativas del enunciado 8 por medio de procedimientos estadísticos

		Frecuencias obtenidas	Porcentaje validos
Escala valida	Si	65	65,0
	No	35	35,0
	Total	100	100,0

Figura 9

Cifras representativas del enunciado 8 por medio de procedimientos estadísticos



Interpretación

Hipotéticamente se ha percibido en el presente ítem que del 100,0% de encuestados, el 65,0% ha representado a la alternativa “Si”, pero al mismo tiempo hubo también un 35,0% que represento a la alternativa “No”. Estas aseveraciones están establecidas en el presente esquema.

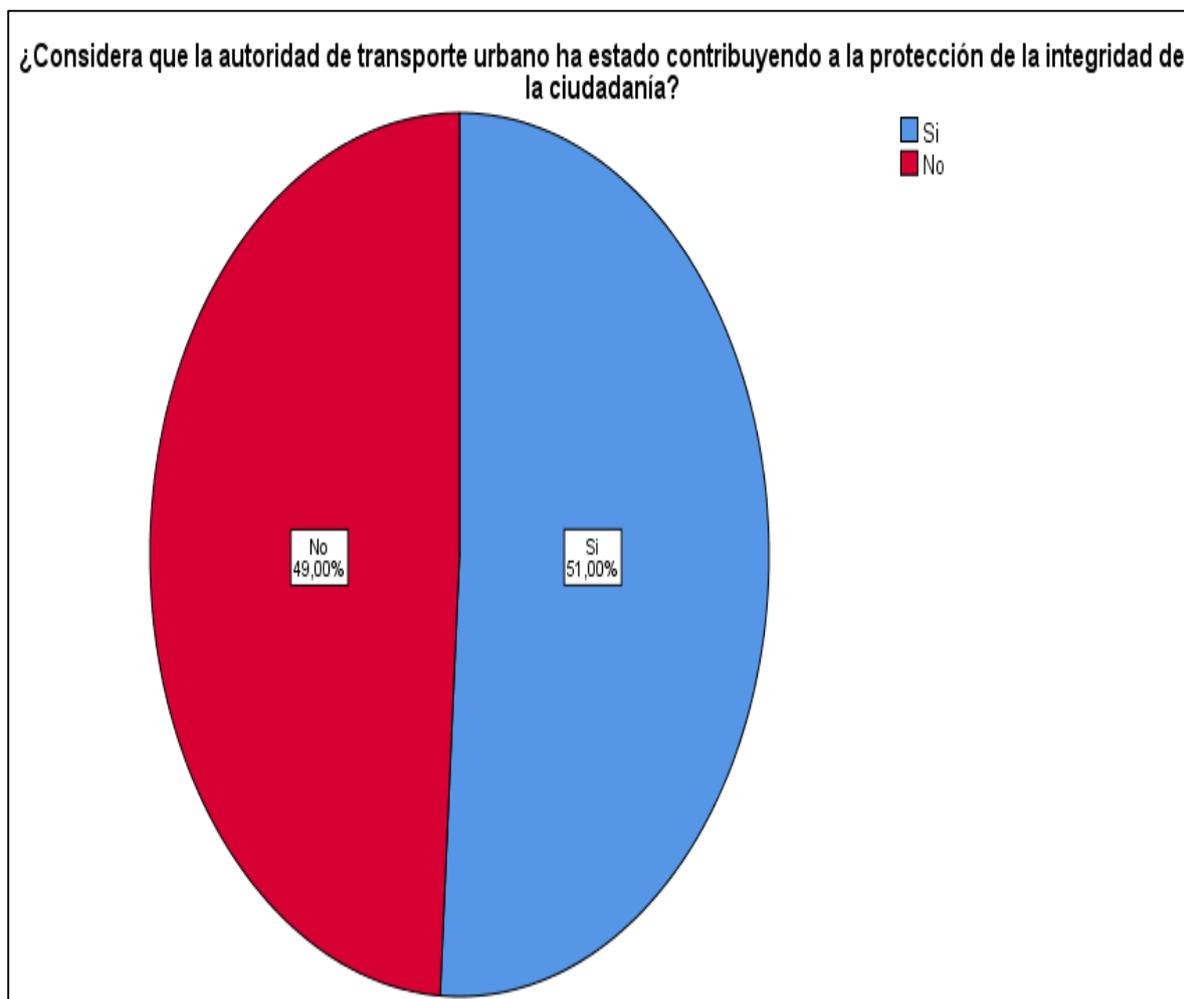
Tabla 20

Cifras representativas del enunciado 9 por medio de procedimientos estadísticos

		Frecuencias obtenidas	Porcentaje validos
Escala valida	Si	51	51,0
	No	49	49,0
	Total	100	100,0

Figura 10

Cifras representativas del enunciado 9 por medio de procedimientos estadísticos



Interpretación

Hipotéticamente se ha percibido en el presente ítem que del 100,0% de encuestados, el 51,0% ha representado a la alternativa "Si", pero al mismo tiempo hubo también un 49,0% que represento a la alternativa "No". Estas aseveraciones están establecidas en el presente esquema.

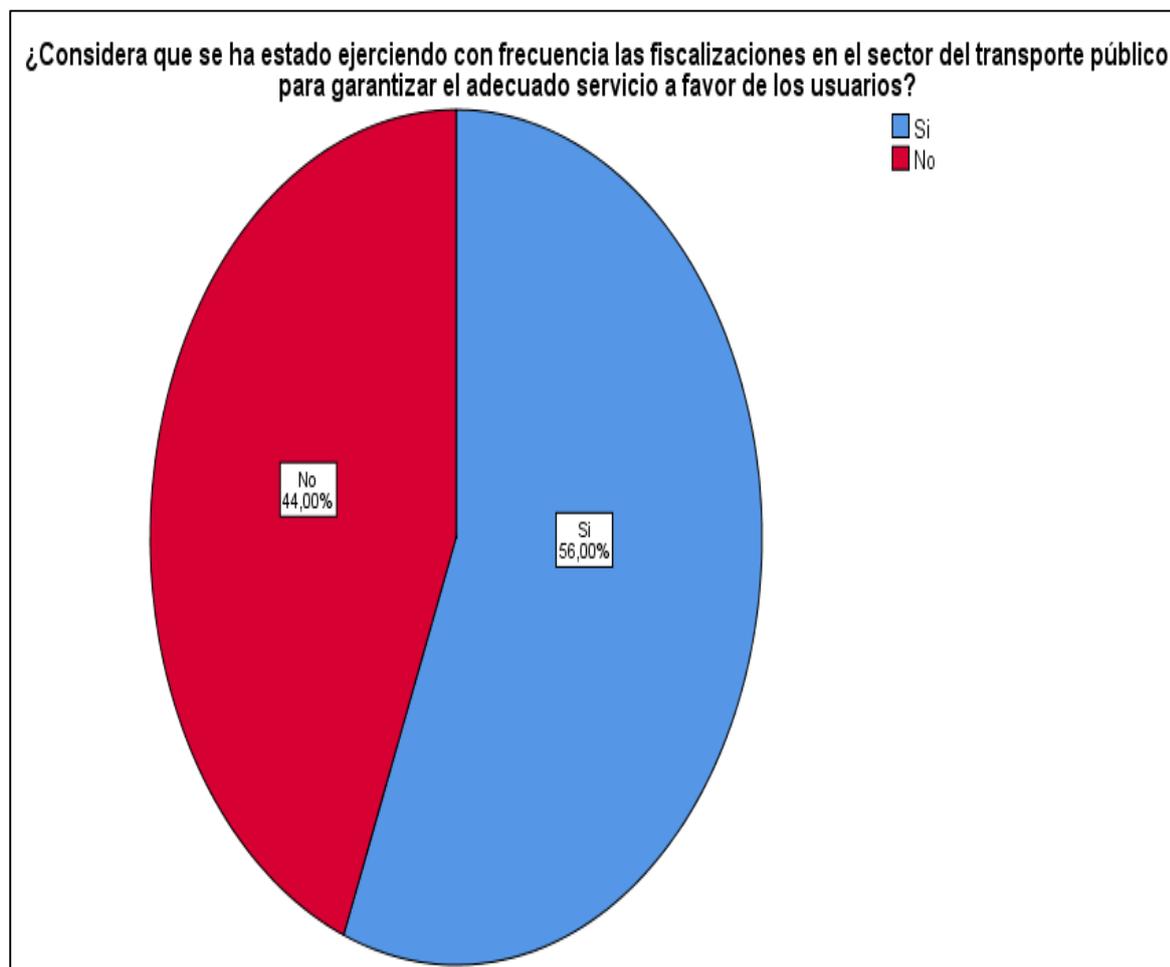
Tabla 21

Cifras representativas del enunciado 10 por medio de procedimientos estadísticos

		Frecuencias obtenidas	Porcentaje validos
Escala valida	Si	56	56,0
	No	44	44,0
	Total	100	100,0

Figura 11

Cifras representativas del enunciado 10 por medio de procedimientos estadísticos



Interpretación

Hipotéticamente se ha percibido en el presente ítem que del 100,0% de encuestados, el 56,0% ha representado a la alternativa “Si”, pero al mismo tiempo hubo también un 44,0% que represento a la alternativa “No”. Estas aseveraciones están establecidas en el presente esquema.

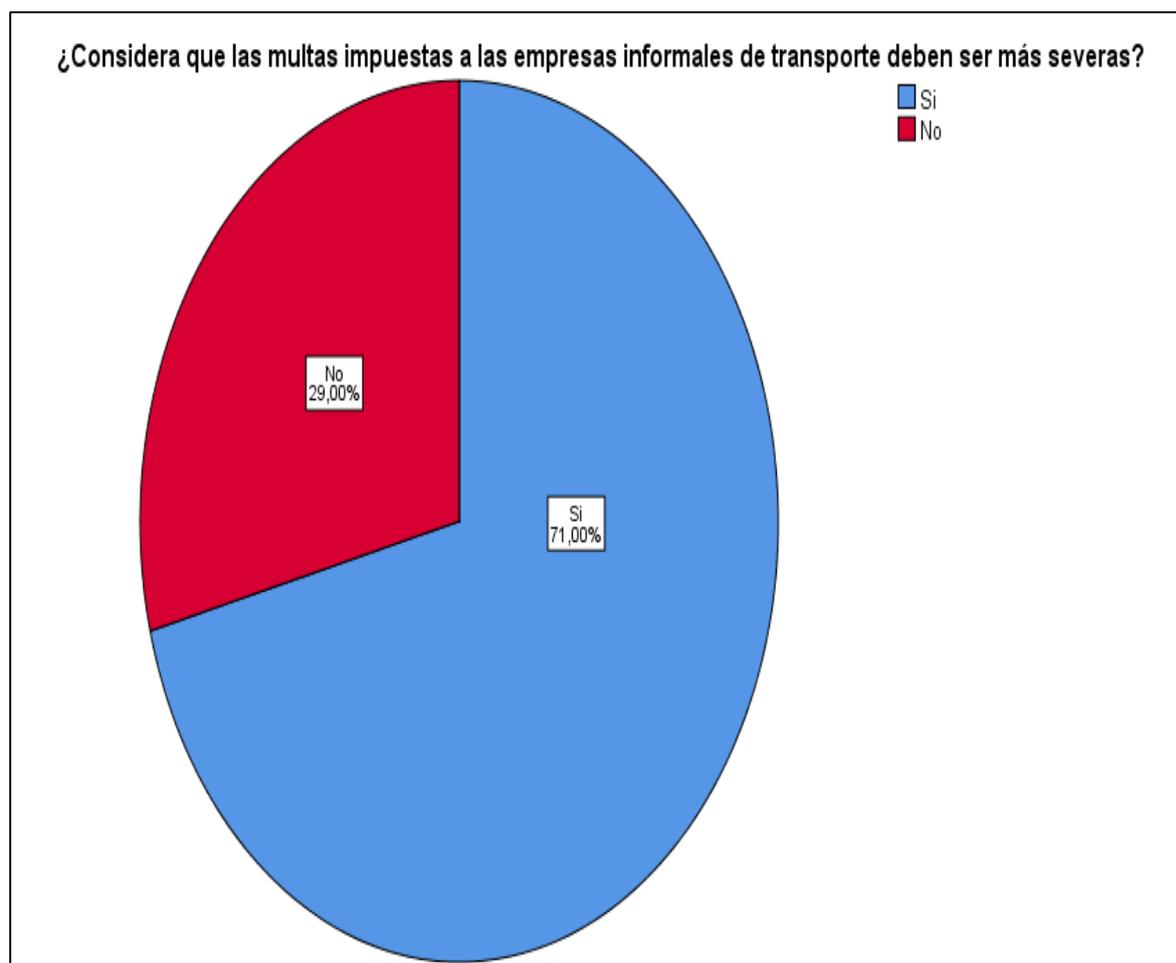
Tabla 22

Cifras representativas del enunciado 11 por medio de procedimientos estadísticos

		Frecuencias obtenidas	Porcentaje validos
Escala valida	Si	71	71,0
	No	29	29,0
	Total	100	100,0

Figura 12

Cifras representativas del enunciado 11 por medio de procedimientos estadísticos



Interpretación

Hipotéticamente se ha percibido en el presente ítem que del 100,0% de encuestados, el 71,0% ha representado a la alternativa “Si”, pero al mismo tiempo hubo también un 29,0% que represento a la alternativa “No”. Estas aseveraciones están establecidas en el presente esquema.

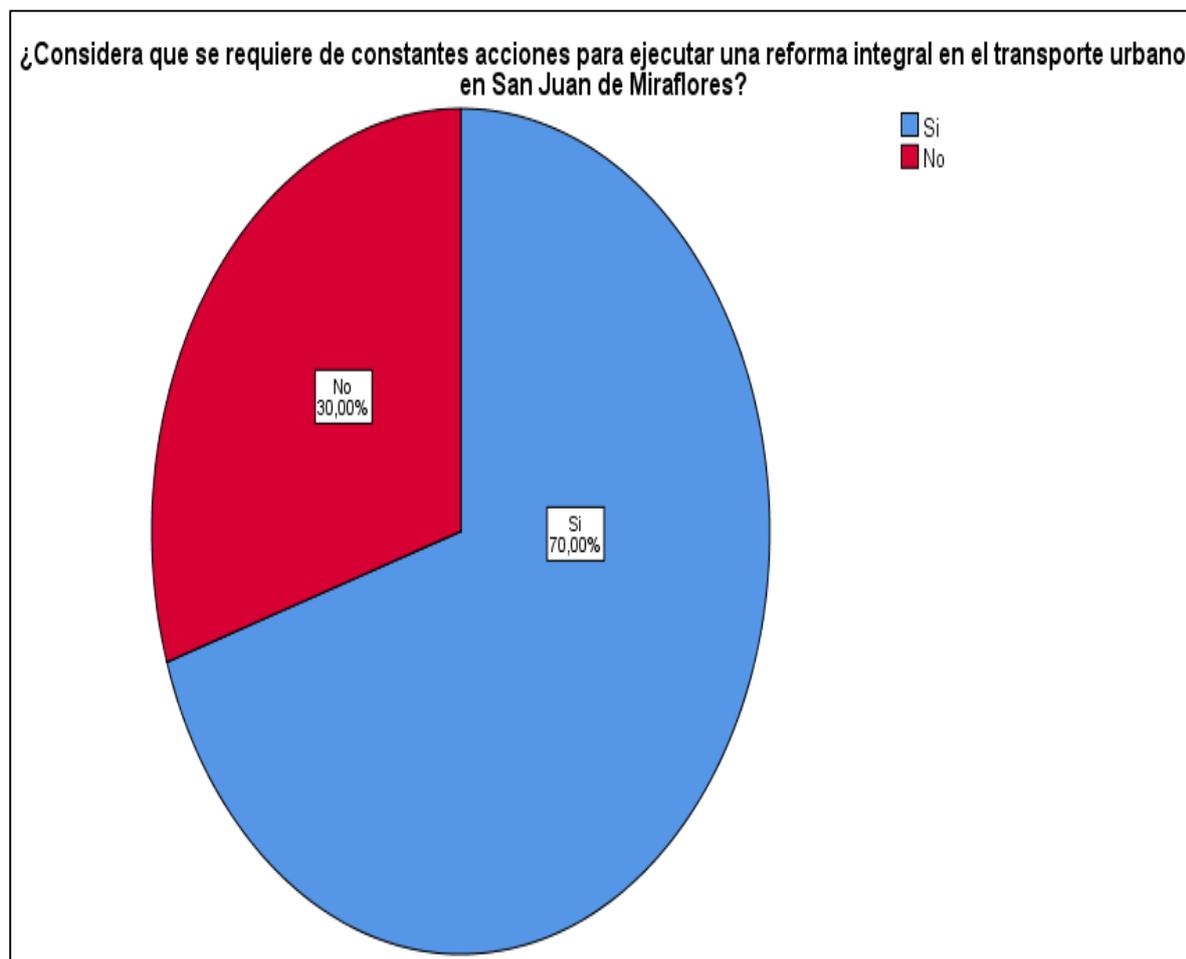
Tabla 23

Cifras representativas del enunciado 12 por medio de procedimientos estadísticos

		Frecuencias obtenidas	Porcentaje validos
Escala valida	Si	70	70,0
	No	30	30,0
	Total	100	100,0

Figura 13

Cifras representativas del enunciado 12 por medio de procedimientos estadísticos



Interpretación

Hipotéticamente se ha percibido en el presente ítem que del 100,0% de encuestados, el 70,0% ha representado a la alternativa "Si", pero al mismo tiempo hubo también un 30,0% que represento a la alternativa "No". Estas aseveraciones están establecidas en el presente esquema.

Adicionalmente, al haberse concluido con establecer las frecuencias estadísticas de las dimensiones de cada variable, se puso a prueba a las hipótesis, denominándose también como contrastación de hipótesis, siendo esencial la aplicación del Spearman por ser un coeficiente pertinente para tal fin. Al respecto, Mondragón (2014) hizo alusión que:

Este coeficiente se emplea para que el investigador pueda establecer la relación entre dos variables, además, que por medio de datos estadísticos se establece el grado de correlación. Por tanto, mediante datos estadísticos se determina si existe correlación o no entre las variables. (pp. 98-99)

Tabla 24

Rangos de correlación

Rho de Spearman	Interpretación de cada rango
-0.91 a -1.00	Correlación negativa perfecta
-0.76 a -0.90	Correlación negativa muy fuerte
-0.51 a -0.75	Correlación negativa considerable
-0.11 a -0.50	Correlación negativa media
-0.01 a -0.10	Correlación negativa débil
0.00	No existe correlación
+0.01 a +0.10	Correlación positiva débil
+0.11 a +0.50	Correlación positiva media
+0.51 a +0.75	Correlación positiva considerable
+0.76 a +0.90	Correlación positiva muy fuerte
+0.91 a +1.00	Correlación positiva perfecta

Nota. (Mondragón, 2014, p. 100)

Hipótesis general

Hi: Existe relación entre el transporte público informal y la importancia de la autoridad de transporte urbano en San Juan De Miraflores 2023.

Ho: No existe relación entre el transporte público informal y la importancia de la autoridad de transporte urbano en San Juan De Miraflores 2023.

Tabla 25

Rangos de correlación determinantes para la esencia de la contrastación de la hipótesis general

Contrastación de hipótesis general			
		V1	V2
Rho de Spearman		Coeficiente de correlación	1,000
	V1	Sig. (bilateral)	0,959**
		N	.
		N	100
	V2	Coeficiente de correlación	0,000
		Sig. (bilateral)	1,000
		N	.
		N	100

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

Interpretación

Hipotéticamente se ha percibido en la presente tabla que, el rango de correlación fue de 0,959 y que de acuerdo a los rangos de correlación de Spearman ubicados en la tabla 24, ha dejado constancia que el resultado obtenido se trata de una “Correlación positiva perfecta entre las variables”, al mismo tiempo en valor de Sig. (bilateral) fue de 0,000 lo cual es inferior a 0,05. En concreto, los resultados han determinado a que se rechazó la hipótesis nula, con lo cual se proporcionó respuesta al objetivo general.

Hipótesis específica 1

Hi: Existe relación entre la actividad ilegal y el cumplimiento de las reglas de tránsito.

Ho: No existe relación entre la actividad ilegal y el cumplimiento de las reglas de tránsito.

Tabla 26

Rangos de correlación determinantes para la esencia de la contrastación de la hipótesis específica 1

Contrastación de hipótesis específica 1	
--	--

			Variable 1	Variable 2
			Dimensión 1	Dimensión 1
Rho de	Variable 1	Coefficiente de correlación	1,000	0,941**
	Dimensión 1	Sig. (bilateral)	.	0,000
		N	100	100
Spearman	Variable 2	Coefficiente de correlación	0,941**	1,000
	Dimensión 1	Sig. (bilateral)	0,000	.
		N	100	100

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

Interpretación

Hipotéticamente se ha percibido en la presente tabla que, el rango de correlación fue de 0,941 y que de acuerdo a los rangos de correlación de Spearman ubicados en la tabla 24, ha dejado constancia que el resultado obtenido se trata de una “Correlación positiva perfecta entre las dimensiones”, al mismo tiempo en valor de Sig. (bilateral) fue de 0,000 lo cual es inferior a 0,05. En concreto, los resultados han determinado a que se rechazó la hipótesis nula, con lo cual se proporcionó respuesta al objetivo específico 1.

Hipótesis específica 2

Hi: Existe relación entre las infracciones a las normas de tránsito y las fiscalizaciones y multas.

Ho: No existe relación entre las infracciones a las normas de tránsito y las fiscalizaciones y multas.

Tabla 27

Rangos de correlación determinantes para la esencia de la contrastación de la hipótesis específica 2

Contrastación de hipótesis específica 2				
			Variable 1	Variable 2
			Dimensión 2	Dimensión 2
Variable 1	Coefficiente de correlación		1,000	0,835**

	Dimensión 2	Sig. (bilateral)	.	0,000
		N	100	100
Rho de Spearman	Variable 2	Coeficiente de correlación	0,835**	1,000
	Dimensión 2	Sig. (bilateral)	0,000	.
		N	100	100

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

Interpretación

Hipotéticamente se ha percibido en la presente tabla que, el rango de correlación fue de 0,835 y que de acuerdo a los rangos de correlación de Spearman ubicados en la tabla 24, ha dejado constancia que el resultado obtenido se trata de una “Correlación positiva muy fuerte entre las dimensiones”, al mismo tiempo en valor de Sig. (bilateral) fue de 0,000 lo cual es inferior a 0,05. En concreto, los resultados han determinado a que se rechazé la hipótesis nula, con lo cual se proporcionó respuesta al objetivo específico 2.

CAPÍTULO IV

DISCUSIÓN

De forma tajante se ha establecido respuesta al objetivo general por medio de la contrastación de hipótesis general, donde se ha logrado percibir una correlación de 0,959, cuyo resultado obtenido se ha tratado de una “Correlación positiva perfecta entre las variables”, en tal sentido, se ha determinado que: Existe relación entre el transporte público informal y la importancia de la autoridad de transporte urbano en San Juan De Miraflores 2023. Así mismo, este resultado tuvo concordancia con las exploraciones de Castañeda (2023) quien enfatizo a la situación de informalidad en la prestación del servicio de transporte público y las políticas públicas para reforzar a la Autoridad de Transporte Urbano en el distrito de San Miguel, Cajamarca. Los resultados han vislumbrado que, las peculiaridades de la informalidad dentro del sector transporte han sido evaluados por la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) empleándose políticas públicas a fin de tener una adecuada gestión del transporte público, enfocándose en neutralizar la informalidad, pues ello servirá también para mejorar la calidad del servicio.

Contrario a ello, estas afirmaciones han sido cuestionadas por los hallazgos de Quiroga (2022) quien hizo mención a la informalidad en el transporte público y la actuación deficiente de la subgerencia de transporte de la municipalidad de Villa María del Triunfo. La actuación de la subgerencia de transporte del ente municipal de Villa María del Triunfo y la inexistente actuación de la Autoridad de Transporte Urbano (ATU) han transgredido el derecho de prestar servicio de transporte público, de ahí que ante tal circunstancia las ordenanzas que ha sido aplicadas no han estado acorde a las normas vigentes, lo cual ha sido favorable para informalidad, desde que los transportistas han operado este régimen informal, creando una competencia desleal entre los transportistas, sobre todo que han estado obstaculizando el proceso de

fiscalización de los inspectores. Así pues, actuación deficiente de la subgerencia de transporte y de la ATU han influenciado en la tendencia del transporte informal.

De forma tajante se ha establecido respuesta al objetivo específico 1 por medio de la contrastación de hipótesis específica 1, donde se ha logrado percibir una correlación de 0,941, cuyo resultado obtenido se ha tratado de una “Correlación positiva perfecta entre las dimensiones”, en tal sentido, se ha determinado que: Existe relación entre la actividad ilegal y el cumplimiento de las reglas de tránsito. Así mismo, este resultado tuvo concordancia con las exploraciones de Oyola (2020) quien enfatizo al transporte informal y la funciones de la SUTRAN sobre el cumplimiento de reglas en la ruta Huacho-Lima. Los resultados afirmaron que, la SUTRAN es un organismos fundamental e indispensable que ha estado regulando el transporte y a la vez ha estado sancionando a las empresas informales que no cumplen con las reglas de tránsito, por lo que su actuación ha sido importante para fiscalizar y sancionar al transporte informal en la ruta Huacho-Lima.

Contrario a ello, estas afirmaciones han sido cuestionadas por los hallazgos de Sánchez (2021) quien han sintetizado al transporte informal y la deficiente fiscalización en el cumplimiento de reglas de las autoridades del gobierno local de Chiclayo. Se logró determinar que, el servicio de transporte público informal no ha sido controlado ni fiscalizado por parte de las autoridades competentes en la búsqueda de tutelar el cumplimiento de las reglas de tránsito, lo cual ha contribuido a que la informalidad en el transporte continúe vigente y expandiéndose.

De forma tajante se ha establecido respuesta al objetivo específico 2 por medio de la contrastación de hipótesis específica 2, donde se ha logrado percibir una correlación de 0,835, cuyo resultado obtenido se ha tratado de una “Correlación positiva muy fuerte entre las dimensiones”, en tal sentido, se ha determinado que:

Existe relación entre las infracciones a las normas de tránsito y las fiscalizaciones y multas. Así mismo, este resultado tuvo concordancia con las exploraciones de Solano (2022) quien enfatizó a la informalidad en el servicio colectivo de auto y el incremento de la fiscalización y multa en el transporte urbano en Lima. Los resultados enfatizaron que, la informalidad dentro de los servicios de auto colectivos ha estado incrementándose desde que los conductores han mostrado desinterés en regular sus situaciones para pasar a la formalidad, estando cometiendo de forma permanente infracciones a las normas de tránsito, en tal sentido, la fiscalización del transporte en Lima ha respondido oportunamente para establecer las sanciones y multas correspondientes hacia todo aquel que ejerce servicio de transporte de forma informal.

Contrario a ello, estas afirmaciones han sido cuestionadas por los hallazgos de Aponte y Bellina (2023) quienes enfatizaron a la informalidad laboral en el transporte público y las deficientes operaciones de fiscalización en Lima. El transporte público ha estado afectado por la informalidad desde que los conductores han considerado a este rubro como una actividad laboral, aunque carezca de afianzamiento legal, otro aspecto a tener en cuenta es que ha existido un menor índice de empresas que ejercer el servicio de transporte formal, lo cual demuestra que las funciones de la Autoridad de Transporte urbano han sido deficientes, ya que los informales no han sido fiscalizados ni sancionados. Una empresa de transporte informal debe ser multada por la ATU al no cumplir las reglas de tránsito, pero los resultados demostraron que estas acciones han sido inexistentes, por lo que se mantiene en vigencia el transporte informal.

CAPÍTULO V
CONCLUSIONES

Primera: De forma tajante se ha establecido respuesta al objetivo general por medio de la contrastación de hipótesis general, donde se ha logrado percibir una correlación de 0,959, cuyo resultado obtenido se ha tratado de una “Correlación positiva perfecta entre las variables”, en tal sentido, se ha determinado que: Existe relación entre el transporte público informal y la importancia de la autoridad de transporte urbano en San Juan De Miraflores 2023. Además, ello ha significado el rechazo de la hipótesis nula.

Segunda: De forma tajante se ha establecido respuesta al objetivo específico 1 por medio de la contrastación de hipótesis específica 1, donde se ha logrado percibir una correlación de 0,941, cuyo resultado obtenido se ha tratado de una “Correlación positiva perfecta entre las dimensiones”, en tal sentido, se ha determinado que: Existe relación entre la actividad ilegal y el cumplimiento de las reglas de tránsito. Además, ello ha significado el rechazo de la hipótesis nula.

Tercera: De forma tajante se ha establecido respuesta al objetivo específico 2 por medio de la contrastación de hipótesis específica 2, donde se ha logrado percibir una correlación de 0,835, cuyo resultado obtenido se ha tratado de una “Correlación positiva muy fuerte entre las dimensiones”, en tal sentido, se ha determinado que: Existe relación entre las infracciones a las normas de tránsito y las fiscalizaciones y multas. Además, ello ha significado el rechazo de la hipótesis nula.

CAPÍTULO VI
RECOMENDACIONES

Primera: Según los hallazgos y acorde a la primera conclusión, se determina que es necesario la modificatoria del artículo 6 de la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), a fin de q la ATU este reforzada para poder garantizar el funcionamiento de un sistema integrado de transporte de Lima y Callao.

Segunda: Según los hallazgos y acorde a la segunda conclusión, se determina es indispensable que se modifique el artículo 81 de la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades, a fin de que las municipalidades, en materia de tránsito, vialidad y transporte público, ejercen este fortalecidas para combatir el transporte informal, además de mejorar la calidad del transporte público.

Tercera: Según los hallazgos y acorde a la tercera conclusión, se ha planteado que es necesario la modificatoria del artículo 7 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, con miras a que se incorpore determinados supuestos que indiquen que el Estado promueve técnicas modernas de gestión de tránsito, para que los transportistas informales tengan facilidades para poder formar parte del sector formal.

REFERENCIAS

- Abásolo, E. (2023). *Metodología de la investigación científica en derecho. Principios. Criterios. Técnicas*. Editorial Dykinson.
- Aponte, J. y Bellina, P. (2023). *Efectos del transporte público sobre la informalidad laboral: el caso de la Línea 1 del Metro de Lima* [Tesis de pregrado, Universidad de Piura]. Repositorio Institucional UDEP. <https://hdl.handle.net/11042/6423>
- Aguirre, F. (2018). *Implicaciones jurídicas de las modalidades alternativas de transporte terrestre interprovincial de pasajeros en el Canton Cuenca* [Tesis de pregrado, Universidad Católica De Cuenca]. Repositorio Institucional UCACUE. <https://dspace.ucacue.edu.ec/handle/ucacue/4367>
- Bernal, J. (2021). El autoempleo en el transporte informal como forma de exclusión social: el caso de los mototaxistas del municipio de Chimalhuacán. *Análisis Económico*, 36(93), 141-158. <https://doi.org/10.24275/uam/azc/dcsh/ae/2021v36n93/Bernal>
- Bustamante, L., Gallo, A. y Mena, C. (2024). *Riesgos del transporte informal en Colombia* [Tesis de pregrado, Universidad Libre]. Repositorio Institucional UNILIBRE. <https://hdl.handle.net/10901/28349>
- Castañeda, C. (2023). *Políticas públicas y calidad en la prestación del servicio de transporte público en el distrito de San Miguel, Cajamarca, 2023* [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo]. Repositorio Institucional UCV. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/129904>
- Casillas, F. (2017). Teoría tridimensional del derecho. *Revista Conexión de Derecho y Ciencias Sociales*, 4(11), 19-28. http://aliatuniversidades.com.mx/conexion/wpcontent/uploads/2016/09/Art_2_C_Derecho_11.pdf

- Carreón, J. y García, C. (2014). Teorías de la seguridad pública y percepción del delito. *Margen: revista de trabajo social y ciencias sociales*, 1(71), 1-16.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4546836>
- Coll, F. (2023). *Actividad económica*.
<https://www.rankia.com/diccionario/economia/actividad-economica>
- Constitución Política del Perú. (1993). *Plataforma digital única del Estado Peruano*.
<https://www.gob.pe/institucion/presidencia/informes-publicaciones/196158-constitucion-politica-del-peru>
- Davila, J. (2023). *Sistema integrado de transporte público para mejorar la calidad del servicio, en una provincia de la región Lambayeque* [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo]. Repositorio Institucional UCV.
<https://hdl.handle.net/20.500.12692/125236>
- Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit. (2018). *Teoría de transporte y reglas de Tránsito - Modulo II*.
<https://sinia.minam.gob.pe/documentos/teoria-transporte-reglas-transito-modulo-ii>
- Diario La Hora. (2024). *El transporte informal aumenta en el norte de Ecuador*.
<https://www.lahora.com.ec/imbabura-carchi/transporte-informal-aumenta-norte-ecuador/>
- Diario Oficial El Peruano. (2024). *Prorrogan plazo de títulos habilitantes relacionados con la prestación del Servicio de Transporte Regular de Personas, bajo competencia de la ATU, cuya fecha de vencimiento se encuentren comprendidos entre el 30 de junio de 2024 y el 20 de octubre de 2024*.
<https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/2302463-1>

- Diario El Comercio. (2022). *San Juan de Miraflores: más de 17 vehículos informales fueron llevados al depósito*. <https://elcomercio.pe/lima/transporte/san-juan-de-miraflores-vehiculos-de-mas-de-17-conductores-informales-fueron-llevados-al-deposito-operativo-pnp-transito-rmmn-noticia/?ref=ecr>
- Espinoza, L. y Ochoa, J. (2021). El nivel de investigación relacional en las ciencias sociales. *ACTA JURÍDICA PERUANA*, 3(2), 93-111. <http://revistas.autonoma.edu.pe/index.php/AJP/article/view/257>
- Gallardo, E. (2017). *Metodología de la Investigación: Manual autoformativo interactivo*. Universidad Continental.
- García, M. y Varela, O. (2018). *Caracterización del transporte formal e informal como problemática de la movilidad en Santiago de Cali* [Tesis de pregrado, Universidad Icesi]. Repositorio Institucional ICESI. http://repository.icesi.edu.co/biblioteca_digital/handle/10906/84559
- García, D. (2001). *Introducción a la teoría pura del derecho*. Editora Grijley.
- Hernández, H. y Pascual, A. (2018). Validación de un instrumento de investigación para el diseño de una metodología de autoevaluación del sistema de gestión ambiental. *RIAA*, 9(1), 157-164. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6383705>
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, M. (2014). *Metodología de la Investigación*. McGraw-Hill Education.
- Landa, C. (2002). Teorías de los derechos fundamentales. *Cuestiones Constitucionales*, 1(6), 17-48. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=88500603>
- LetsLaw. (2024). *La sociedad en formación*. <https://letslaw.es/la-sociedad-en-formacion/>

- Leyva, G. y Quispe. (2023). Transporte informal en los alrededores de la Universidad Nacional del Centro del Perú, distrito del Tambo. *Cambio Social*, 1(1), 23-29. <https://revistas.uncp.edu.pe/index.php/cs/article/view/1842>
- Ley N° 30900. (2018). *Ley que crea la autoridad de transporte urbano para Lima y Callao (ATU)*. <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/1727064-7>
- Moya, E. (2021). *Implementación de un mecanismo que reduzca la informalidad del transporte público durante la pandemia por la covid-19 en Trujillo en el año 2021* [Tesis de pregrado, Universidad César Vallejo]. Repositorio Institucional UCV. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/81255>
- Mondragón, M. (2014). Uso de la correlación de Spearman en un estudio de intervención en fisioterapia. *Movimiento Científico*, 8(1), 98-104. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5156978>
- Oyola, M. (2020). *Funciones de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho-Lima 2020* [Tesis de pregrado, Universidad César Vallejo]. Repositorio Institucional UCV. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/72804>
- Plataforma del Estado Peruano. (2023). *ATU y SJM luchan contra la informalidad en el transporte*. <https://www.gob.pe/institucion/atu/noticias/811524-atu-y-sjm-luchan-contra-la-informalidad-en-el-transporte>
- Perez, J. (2023). *Transporte informal sin freno: mafias, clonación de buses, amenazas y cobros de cupos millonarios*. <https://www.infobae.com/peru/2023/06/05/transporte-informal-sin-freno-mafias-clonacion-de-buses-amenazas-y-cobros-de-cupos-millonarios/>
- Poole, E. (2018). La Autoridad de Transporte Urbano (ATU) para Lima y Callao: análisis comparativo de su diseño institucional con las autoridades de transporte público de Madrid y Santiago de Chile desde la perspectiva de la

gobernanza = The Urban Transport Authority for Lima and Callao: comparative analysis of its institutional design with Madrid and Santiago de Chile public transit authorities from a governance perspective. *Territorios en formación*, 0(14), 95-116. <https://doi.org/10.20868/uf.2019.14.3894>

Quiroga, M. (2022). *Actuación de la subgerencia de transporte y derecho a prestar servicio de transporte público especial de pasajeros en distrito de Villa María del Triunfo, 2020* [Tesis de pregrado, Universidad César Vallejo]. Repositorio Institucional UCV. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/92952>

Ramírez, D. (2022). *La informalidad laboral en las Operadoras de Transporte Público en la ciudad de Guaranda, durante el año 2021* [Tesis de pregrado, Universidad Estatal de Bolívar]. Repositorio Institucional UEB. <https://dspace.ueb.edu.ec/handle/123456789/4521>

Roth, A. (2008). Perspectivas teóricas para el análisis de las políticas públicas: ¿de la razón científica al arte retórico?. *Estudios Políticos*, 1(33), 67-91. <https://revistas.udea.edu.co/index.php/estudiospoliticos/article/view/1943>

Rupay, M. (2019). *Luchando contra la informalidad en el transporte terrestre de las personas: el caso de coordinación de la sede desconcentrada Junín de la Superintendencia de Transporte Terrestre, Carga y Mercancías* [Tesis de pregrado, Pontificia Universidad Católica del Perú]. Repositorio Institucional PUCP. <http://hdl.handle.net/20.500.12404/13755>

Sánchez, J. (2021). *El procedimiento administrativo y la informalidad presente en la municipalidad para los propietarios de vehículos de servicio de transporte público – Chiclayo 2019* [Tesis de pregrado, Universidad Señor de Sipán]. Repositorio Institucional USS. <https://hdl.handle.net/20.500.12802/8959>

- Solano, D. (2022). *Informalidad en el servicio del auto colectivo y su incidencia en el incremento de la fiscalización del transporte en Lima, 2022* [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo]. Repositorio Institucional UCV. <https://hdl.handle.net/20.500.12692/110134>
- Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías. (2019). *El servicio de transporte terrestre de personas*. <https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2019/11/Portada-cartilla-CURVAS.pdf>
- Vara, A. (2015). *7 pasos para elaborar una tesis*. Editorial Macro.

ANEXOS

Anexo 1. Matriz de consistencia

Título: El transporte público informal y la importancia de la Autoridad de Transporte Urbano en San Juan De Miraflores 2023

Autores: Evelin Solang Oncebay Ponte y Gianela Liset Avalos Napan

Problema general	Objetivo general	Hipótesis general	Variables	Metodología	Población y Muestra
¿Cuál es la relación entre el transporte público informal y la importancia de la autoridad de transporte urbano en San Juan De Miraflores 2023?	Determinar la relación entre el transporte público informal y la importancia de la autoridad de transporte urbano en San Juan De Miraflores 2023.	<p>Hi: Existe relación entre el transporte público informal y la importancia de la autoridad de transporte urbano en San Juan De Miraflores 2023.</p> <p>Ho: No existe relación entre el transporte público informal y la importancia de la autoridad de transporte urbano en San Juan De Miraflores 2023.</p>	<p>Variable 1: Transporte público informal</p> <p>Dimensiones: Dimensión 1: Actividad ilegal</p> <p>Dimensión 2: Infracciones a las normas de tránsito</p>	<p>Tipo de investigación - Básica pura</p> <p>Enfoque - Cuantitativo</p> <p>Diseño de investigación - No experimental</p> <p>Nivel de investigación - Correlacional</p> <p>Técnica - Encuesta</p> <p>Instrumento - Cuestionario</p>	El municipio de San Juan de Miraflores ha sido el lugar donde se estudió la problemática planteada, teniéndose una población de 134 usuarios que con frecuencia toman el servicio del transporte público en dicho distrito. Para establecer la muestra se empleó el muestreo probabilístico, en tal sentido, al haberse
Problemas específicos	Objetivos específicos	Hipótesis específicas	Variable 2:	Técnica	Instrumento
¿Cuál es la relación entre la actividad ilegal y el cumplimiento de	Determinar la relación entre la actividad ilegal y el cumplimiento de	<p>Hipótesis específica 1</p> <p>Hi: Existe relación entre la actividad ilegal y el cumplimiento de las reglas de tránsito.</p>	<p>Autoridad de transporte urbano</p> <p>Dimensiones: Dimensión 1: Cumplimiento de las reglas de tránsito</p>	<p>- Encuesta</p> <p>- Cuestionario</p>	

las reglas de las reglas de tránsito?
tránsito?

¿Cuál es la relación entre las infracciones a las normas de tránsito y las fiscalizaciones y multas?

Determinar la relación entre las infracciones a las normas de tránsito y las fiscalizaciones y multas.

Ho: No existe relación entre la actividad ilegal y el cumplimiento de las reglas de tránsito.

Hipótesis específica 2

Hi: Existe relación entre las infracciones a las normas de tránsito y las fiscalizaciones y multas.

Ho: No existe relación entre las infracciones a las normas de tránsito y las fiscalizaciones y multas.

Dimensión 2:
Fiscalizaciones y multas

empleado el muestreo probabilístico junto con la fórmula para muestra finitas, se obtuvo una muestra de 100 individuos.

Anexo 2. Operacionalización de variables

Variable	Definición conceptual	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala Dicotómica
V.1 Transporte público informal	El transporte público informal es una actividad legal que trae como consecuencia a las infracciones de las normas de tránsito, además de poner en riesgo a la seguridad de los pasajeros.	Actividad ilegal Infracciones a las normas de tránsito	Aumento Riesgo No autorizados Licencia Maltrato ATU	<p>1.- ¿Considera que el transporte público informal ha estado en aumento en los últimos años en el distrito de San Juan de Miraflores?</p> <p>2.- ¿Considera que el transporte público informal pone en riesgo a la seguridad de los pasajeros?</p> <p>3.- ¿Considera que la actividad ilegal del transporte público informal se ejerce con vehículos no autorizados, si revisión técnica, ni soat?</p> <p>4.- ¿Considera que muy aparte de que el transporte informal ponga en riesgo a la integridad física de los usuarios, los conductores no están capacitados para conducir al carecer de licencia?</p> <p>5.- ¿Considera que la informalidad en el transporte público ha ocasionado el maltrato a los usuarios?</p> <p>6.- ¿Considera que la intervención de la ATU es sumamente esencial para dar batalla a las empresas informales que ejercen el servicio de transporte público en San Juan de Miraflores?</p>	Si/No

Variable	Definición conceptual	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala Dicotómica
V.2 Autoridad de transporte urbano	Es un órgano estatal que se encarga de cumplimiento de las reglas de tránsito, ejerciendo las fiscalizaciones y multas hacia toda empresa de transporte que se encuentre operando ilegalmente.	Cumplimiento de las reglas de tránsito Fiscalizaciones y multas	Arduamente Logros positivos Integridad Adecuado servicio Impresas informales Reforma integral	1.- ¿Considera que la autoridad de transporte urbano ha estado combatiendo arduamente al transporte público informal en San Juan de Miraflores? 2.- ¿Considera que las autoridades de transporte urbano están teniendo logros positivos en mantener la formalidad en este sector? 3.- ¿Considera que la autoridad de transporte urbano ha estado contribuyendo a la protección de la integridad de la ciudadanía? 4.- ¿Considera que se ha estado ejerciendo con frecuencia las fiscalizaciones en el sector del transporte público para garantizar el adecuado servicio a favor de los usuarios? 5.- ¿Considera que las multas impuestas a las empresas informales de transporte deben ser más severas? 6.- ¿Considera que se requiere de constantes acciones para ejecutar una reforma integral en el transporte urbano en San Juan de Miraflores?	Si/No

**DOCUMENTOS PARA VALIDAR LOS
INSTRUMENTOS DE MEDICIÓN A TRAVÉS DE
JUICIO DE EXPERTOS**

Anexo 3. Carta de presentación



Autónoma
Universidad Autónoma del Perú

CARTA DE PRESENTACIÓN

Dr.

Coordinador de Investigación de la Escuela Profesional de Derecho

Presente

Asunto: **VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO.**

Es grato comunicarnos con usted para expresarle nuestros saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que, en nuestra calidad de egresadas de la Escuela Profesional de Derecho de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma del Perú, presentamos el instrumento para ser validado de la investigación titulada: “EL TRANSPORTE PÚBLICO INFORMAL Y LA IMPORTANCIA DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO EN SAN JUAN DE MIRAFLORES 2023”, cuyo desarrollo les permitirá a las tesisistas, poder optar el Título de Abogadas.

En tal sentido, es imprescindible validar el(los) instrumento(s) con los cuales se recogerán los datos pertinentes, para lo cual es necesario contar con la aprobación de especialistas y llevar a cabo la aplicación del(los) instrumento(s) en mención. Conocedor(a) de su connotada experiencia en temas de investigación jurídica, se ha considerado pertinente recurrir a su persona.

El expediente de validación, que le hago llegar contiene lo siguiente:

- Carta de presentación.
- Definición conceptual(es) de la(s) variable(s) y dimensiones.
- Cuestionario.
- Matriz de operacionalización de la(s) variable(s).
- Certificado de validez de contenido de (los) instrumento(s).

Expresándole nuestros respeto y consideraciones, nos despedimos de usted.

Atentamente.

Evelin Solang Oncebay Ponte
DNI N° 46193866

Gianela Liset Avalos Napan
DNI N° 73635832

DEFINICIÓN CONCEPTUAL DE LAS VARIABLES Y SUS DIMENSIONES

Variable 1: Transporte público informal

El transporte público informal es una actividad legal que trae como consecuencia a las infracciones de las normas de tránsito, además de poner en riesgo a la seguridad de los pasajeros.

Dimensiones de la variable

Dimensión 1: Actividad ilegal

Son actividades económicas ejercidas al margen de la ley.

Dimensión 2: Infracciones a las normas de tránsito

Son conductas que contravienen las normas de tránsito por parte de los conductores informales.

Variable 2: Autoridad de transporte urbano

Es un órgano estatal que se encarga de cumplimiento de las reglas de tránsito, ejerciendo las fiscalizaciones y multas hacia toda empresa de transporte que se encuentre operando ilegalmente.

Dimensiones de la variable

Dimensión 1: Cumplimiento de las reglas de tránsito

Son acciones de las empresas de transporte que están acorde a las normativas de tránsito

Dimensión 2: Fiscalizaciones y multas

Son medidas sancionadoras hacia toda empresa de transporte informal que incumpla las normativas de tránsito.

Operacionalización de variables

Variable	Definición conceptual	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala Dicotómica
V.1 Transporte público informal	El transporte público informal es una actividad legal que trae como consecuencia a las infracciones de las normas de tránsito, además de poner en riesgo a la seguridad de los pasajeros.	Actividad ilegal Infracciones a las normas de tránsito	Aumento Riesgo No autorizados Licencia Maltrato ATU	1.- ¿Considera que el transporte público informal ha estado en aumento en los últimos años en el distrito de San Juan de Miraflores? 2.- ¿Considera que el transporte público informal pone en riesgo a la seguridad de los pasajeros? 3.- ¿Considera que la actividad ilegal del transporte público informal se ejerce con vehículos no autorizados, si revisión técnica, ni soat? 4.- ¿Considera que muy aparte de que el transporte informal ponga en riesgo a la integridad física de los usuarios, los conductores no están capacitados para conducir al carecer de licencia? 5.- ¿Considera que la informalidad en el transporte público ha ocasionado el maltrato a los usuarios? 6.- ¿Considera que la intervención de la ATU es sumamente esencial para dar batalla a las empresas informales que ejercen el servicio de transporte público en San Juan de Miraflores?	Si/No

Variable	Definición conceptual	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala Dicotómica
V.2 Autoridad de transporte urbano	Es un órgano estatal que se encarga de cumplimiento de las reglas de tránsito, ejerciendo las fiscalizaciones y multas hacia toda empresa de transporte que se encuentre operando ilegalmente.	Cumplimiento de las reglas de tránsito Fiscalizaciones y multas	Arduamente Logros positivos Integridad Adecuado servicio Impresas informales Reforma integral	1.- ¿Considera que la autoridad de transporte urbano ha estado combatiendo arduamente al transporte público informal en San Juan de Miraflores? 2.- ¿Considera que las autoridades de transporte urbano están teniendo logros positivos en mantener la formalidad en este sector? 3.- ¿Considera que la autoridad de transporte urbano ha estado contribuyendo a la protección de la integridad de la ciudadanía? 4.- ¿Considera que se ha estado ejerciendo con frecuencia las fiscalizaciones en el sector del transporte público para garantizar el adecuado servicio a favor de los usuarios? 5.- ¿Considera que las multas impuestas a las empresas informales de transporte deben ser más severas? 6.- ¿Considera que se requiere de constantes acciones para ejecutar una reforma integral en el transporte urbano en San Juan de Miraflores?	Si/No

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE 1: “TRANSPORTE PÚBLICO INFORMAL”

N°	DIMENSIONES/ ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Suficiencia ⁴		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSIÓN 1 Actividad ilegal									
1	¿Considera que el transporte público informal ha estado en aumento en los últimos años en el distrito de San Juan de Miraflores?									
2	¿Considera que el transporte público informal pone en riesgo a la seguridad de los pasajeros?									
3	¿Considera que la actividad ilegal del transporte público informal se ejerce con vehículos no autorizados, si revisión técnica, ni soat?									
	DIMENSIÓN 2 Infracciones a las normas de tránsito	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
4	¿Considera que muy aparte de que el transporte informal ponga en riesgo a la integridad física de los usuarios, los conductores no están capacitados para conducir al carecer de licencia?									
5	¿Considera que la informalidad en el transporte público ha ocasionado el mal trato a los usuarios?									
6	¿Considera que la intervención de la ATU es sumamente esencial para dar batalla a las empresas informales que ejercen el servicio de transporte público en San Juan de Miraflores?									

Observaciones (precisar si hay suficiencia⁴): _____

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

Apellidos y nombres del juez validador: Dr/Mg **DNI:**

Especialidad del validador:

Lima sur,.....de.....de 2023

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o Dimensión específica del constructo.
³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es Conciso, exacto, y directo.
⁴**Suficiencia:** Los ítems son suficientes para medir la dimensión.

Firma del Experto Informante.

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE 2: “AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO”

N°	DIMENSIONES/ ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Suficiencia ⁴		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSIÓN 1 Cumplimiento de las reglas de tránsito									
1	¿Considera que la autoridad de transporte urbano ha estado combatiendo arduamente al transporte público informal en San Juan de Miraflores?									
2	¿Considera que las autoridades de transporte urbano están teniendo logros positivos en mantener la formalidad en este sector?									
3	¿Considera que la autoridad de transporte urbano ha estado contribuyendo a la protección de la integridad de la ciudadanía?									
	DIMENSIÓN 2 Fiscalizaciones y multas	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
4	¿Considera que se ha estado ejerciendo con frecuencia las fiscalizaciones en el sector del transporte público para garantizar el adecuado servicio a favor de los usuarios?									
5	¿Considera que las multas impuestas a las empresas informales de transporte deben ser más severas?									
6	¿Considera que se requiere de constantes acciones para ejecutar una reforma integral en el transporte urbano en San Juan de Miraflores?									

Observaciones (precisar si hay suficiencia⁴): _____

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

Apellidos y nombres del juez validador: Dr/Mg **DNI:**

Especialidad del validador:

Lima sur,.....de.....de 2023

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o Dimensión específica del constructo.
³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es Conciso, exacto, y directo.
⁴**Suficiencia:** Los ítems son suficientes para medir la dimensión.

Firma del Experto Informante.



Autónoma
Universidad Autónoma del Perú

FACULTAD DE DERECHO
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO
CUESTIONARIO

Instrucciones:

- Estimado encuestado, el presente instrumento tiene como finalidad obtener el resultado de las variables de estudio de la tesis titulada: “EL TRANSPORTE PÚBLICO INFORMAL Y LA IMPORTANCIA DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO EN SAN JUAN DE MIRAFLORES 2023”, para lo cual se les hará 12 preguntas en forma de ítems con respuesta bajo una escala de tipo Dicotómica. Tómese su tiempo al responder analicé y evalúe cada opción.

I. Edad

- 18 a 25 años
- 26 a 33 años
- 34 a 41 años
- 42 a 49 años
- 50 a 57 años
- 58 a más

II. Género

- Femenino
- Masculino

Instrucciones:

A continuación, se presenta 12 preguntas, sobre los cuales usted tendrá dos opciones de respuesta:

- 1.- Si
- 2.- No

VARIABLE 1. TRANSPORTE PÚBLICO INFORMAL

SI
NO

Lea atentamente y marque con un "X" la respuesta que usted crea conveniente

Ítems	Si	No
1.- ¿Considera que el transporte público informal ha estado en aumento en los últimos años en el distrito de San Juan de Miraflores?		
2.- ¿Considera que el transporte público informal pone en riesgo a la seguridad de los pasajeros?		
3.- ¿Considera que la actividad ilegal del transporte público informal se ejerce con vehículos no autorizados, sin revisión técnica, ni soat?		
4.- ¿Considera que muy aparte de que el transporte informal ponga en riesgo a la integridad física de los usuarios, los conductores no están capacitados para conducir al carecer de licencia?		
5.- ¿Considera que la informalidad en el transporte público ha ocasionado el mal trato a los usuarios?		
6.- ¿Considera que la intervención de la ATU es sumamente esencial para dar batalla a las empresas informales que ejercen el servicio de transporte público en San Juan de Miraflores?		

VARIABLE 2. AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO

SI
NO

Lea atentamente y marque con un "X" la respuesta que usted crea conveniente

Ítems	Si	No
1.- ¿Considera que la autoridad de transporte urbano ha estado combatiendo arduamente al transporte público informal en San Juan de Miraflores?		
2.- ¿Considera que las autoridades de transporte urbano están teniendo logros positivos en mantener la formalidad en este sector?		
3.- ¿Considera que la autoridad de transporte urbano ha estado contribuyendo a la protección de la integridad de la ciudadanía?		
4.- ¿Considera que se ha estado ejerciendo con frecuencia las fiscalizaciones en el sector del transporte público para garantizar el adecuado servicio a favor de los usuarios?		
5.- ¿Considera que las multas impuestas a las empresas informales de transporte deben ser más severas?		
6.- ¿Considera que se requiere de constantes acciones para ejecutar una reforma integral en el transporte urbano en San Juan de Miraflores?		

Anexo 4. Validez del instrumento mediante juicio de expertos

Anexo 4.1. Experto N° 1

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE 1: “TRANSPORTE PÚBLICO INFORMAL”

N°	DIMENSIONES/ ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Suficiencia ⁴		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSIÓN 1 Actividad ilegal									
1	¿Considera que el transporte público informal ha estado en aumento en los últimos años en el distrito de San Juan de Miraflores?	X		X		X		X		
2	¿Considera que el transporte público informal pone en riesgo a la seguridad de los pasajeros?	X		X		X		X		
3	¿Considera que la actividad ilegal del transporte público informal se ejerce con vehículos no autorizados, si revisión técnica, ni soat?	X		X		X		X		
	DIMENSIÓN 2 Infracciones a las normas de tránsito									
4	¿Considera que muy aparte de que el transporte informal ponga en riesgo a la integridad física de los usuarios, los conductores no están capacitados para conducir al carecer de licencia?	X		X		X		X		
5	¿Considera que la informalidad en el transporte público ha ocasionado el mal trato a los usuarios?	X		X		X		X		
6	¿Considera que la intervención de la ATU es sumamente esencial para dar batalla a las empresas informales que ejercen el servicio de transporte público en San Juan de Miraflores?	X		X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia*): SI HAY SUFICIENCIA

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

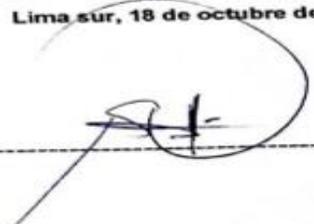
Apellidos y nombres del juez validador: Dr/ Mg/ Abog: ESPINOZA PATULLO, Luis. DUEÑA

DNI: 10594662

Especialidad del validador: GESTIÓN PÚBLICA

Lima sur, 18 de octubre del 2023

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo
⁴**Suficiencia:** Los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE 2: “AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO”

N°	DIMENSIONES/ ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Suficiencia ⁴		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSIÓN 1 Cumplimiento de las reglas de tránsito									
1	¿Considera que la autoridad de transporte urbano ha estado combatiendo arduamente al transporte público informal en San Juan de Miraflores?	X		X		X		X		
2	¿Considera que las autoridades de transporte urbano están teniendo logros positivos en mantener la formalidad en este sector?	X		X		X		X		
3	¿Considera que la autoridad de transporte urbano ha estado contribuyendo a la protección de la integridad de la ciudadanía?	X		X		X		X		
	DIMENSIÓN 2 Fiscalizaciones y multas									
4	¿Considera que se ha estado ejerciendo con frecuencia las fiscalizaciones en el sector del transporte público para garantizar el adecuado servicio a favor de los usuarios?	X		X		X		X		
5	¿Considera que las multas impuestas a las empresas informales de transporte deben ser más severas?	X		X		X		X		
6	¿Considera que se requiere de constantes acciones para ejecutar una reforma integral en el transporte urbano en San Juan de Miraflores?	X		X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia*): SI HAY SUFICIENCIA

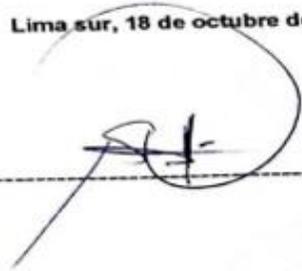
Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir [] No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador: Dr/ Mg/ Abog: ESPIRITA PATURO, Luis DUEÑA DNI: 10594662

Especialidad del validador: GESTIÓN PÚBLICA

Lima sur, 18 de octubre del 2023

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo
⁴Suficiencia: Los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



Anexo 4.2. Experto N° 2

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE 1: “TRANSPORTE PÚBLICO INFORMAL”

N°	DIMENSIONES/ ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Suficiencia ⁴		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSIÓN 1 Actividad ilegal									
1	¿Considera que el transporte público informal ha estado en aumento en los últimos años en el distrito de San Juan de Miraflores?	X		X		X		X		
2	¿Considera que el transporte público informal pone en riesgo a la seguridad de los pasajeros?	X		X		X		X		
3	¿Considera que la actividad ilegal del transporte público informal se ejerce con vehículos no autorizados, si revisión técnica, ni soat?	X		X		X		X		
	DIMENSIÓN 2 Infracciones a las normas de tránsito	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
4	¿Considera que muy aparte de que el transporte informal ponga en riesgo a la integridad física de los usuarios, los conductores no están capacitados para conducir al carecer de licencia?	X		X		X		X		
5	¿Considera que la informalidad en el transporte público ha ocasionado el mal trato a los usuarios?	X		X		X		X		
6	¿Considera que la intervención de la ATU es sumamente esencial para dar batalla a las empresas informales que ejercen el servicio de transporte público en San Juan de Miraflores?	X		X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia*): LAS PREGUNTAS SON CONFORMES A LAS DIMENSIONES.

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

Apellidos y nombres del juez validador: Dr Mg/ Abog: MARION JONAS LANDO SPARA DNI: 46369520

Especialidad del validador: DERECHO PENAL Y POLÍTICA CRIMINAL

Lima sur, 18 de octubre del 2023

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo
⁴Suficiencia: Los ítems planteados son suficientes para medir la

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE 2: "AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO"

N°	DIMENSIONES/ ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Suficiencia ⁴		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSIÓN 1 Cumplimiento de las reglas de tránsito									
1	¿Considera que la autoridad de transporte urbano ha estado combatiendo arduamente al transporte público informal en San Juan de Miraflores?	X		X		X		X		
2	¿Considera que las autoridades de transporte urbano están teniendo logros positivos en mantener la formalidad en este sector?	X		X		X		X		
3	¿Considera que la autoridad de transporte urbano ha estado contribuyendo a la protección de la integridad de la ciudadanía?	X		X		X		X		
	DIMENSIÓN 2 Fiscalizaciones y multas									
4	¿Considera que se ha estado ejerciendo con frecuencia las fiscalizaciones en el sector del transporte público para garantizar el adecuado servicio a favor de los usuarios?	X		X		X		X		
5	¿Considera que las multas impuestas a las empresas informales de transporte deben ser más severas?	X		X		X		X		
6	¿Considera que se requiere de constantes acciones para ejecutar una reforma integral en el transporte urbano en San Juan de Miraflores?	X		X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia*): LAS PREGUNTAS SON CONFORMES A LAS DIMENSIONES.

Opinión de aplicabilidad: Aplicable Aplicable después de corregir No aplicable

Apellidos y nombres del juez validador: Mg/ Abog: MARLEN ZONDS LANDO ABRA DNI: 46369520

Especialidad del validador: DERECHO PENAL Y POLITICA CRIMINAL

Lima sur, 18 de octubre del 2023

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo
⁴Suficiencia: Los ítems planteados son suficientes para medir la



Anexo 4.3. Experto N° 3

CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE 1: “TRANSPORTE PÚBLICO INFORMAL”

N°	DIMENSIONES/ ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Suficiencia ⁴		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSIÓN 1 Actividad ilegal									
1	¿Considera que el transporte público informal ha estado en aumento en los últimos años en el distrito de San Juan de Miraflores?	X		X		X		X		
2	¿Considera que el transporte público informal pone en riesgo a la seguridad de los pasajeros?	X		X		X		X		
3	¿Considera que la actividad ilegal del transporte público informal se ejerce con vehículos no autorizados, si revisión técnica, ni soat?	X		X		X		X		
	DIMENSIÓN 2 Infracciones a las normas de tránsito	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
4	¿Considera que muy aparte de que el transporte informal ponga en riesgo a la integridad física de los usuarios, los conductores no están capacitados para conducir al carecer de licencia?	X		X		X		X		
5	¿Considera que la informalidad en el transporte público ha ocasionado el mal trato a los usuarios?	X		X		X		X		
6	¿Considera que la intervención de la ATU es sumamente esencial para dar batalla a las empresas informales que ejercen el servicio de transporte público en San Juan de Miraflores?	X		X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia⁴): _____

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

Apellidos y nombres del juez validador: Dr/ Mg/ Abog: AUGUSTO RIVERA USAMBA

DNI: 07820002
20132293

Especialidad del validador: CONDUCTA

Lima sur, 18 de octubre del 2023

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

⁴Suficiencia: Los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



CERTIFICADO DE VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO QUE MIDE LA VARIABLE 2: "AUTORIDAD DE TRANSPORTE URBANO"

N°	DIMENSIONES/ ítems	Pertinencia ¹		Relevancia ²		Claridad ³		Suficiencia ⁴		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	Si	No	
	DIMENSIÓN 1 Cumplimiento de las reglas de tránsito									
1	¿Considera que la autoridad de transporte urbano ha estado combatiendo arduamente al transporte público informal en San Juan de Miraflores?	X		X		X		X		
2	¿Considera que las autoridades de transporte urbano están teniendo logros positivos en mantener la formalidad en este sector?	X		X		X		X		
3	¿Considera que la autoridad de transporte urbano ha estado contribuyendo a la protección de la integridad de la ciudadanía?	X		X		X		X		
	DIMENSIÓN 2 Fiscalizaciones y multas									
4	¿Considera que se ha estado ejerciendo con frecuencia las fiscalizaciones en el sector del transporte público para garantizar el adecuado servicio a favor de los usuarios?	X		X		X		X		
5	¿Considera que las multas impuestas a las empresas informales de transporte deben ser más severas?	X		X		X		X		
6	¿Considera que se requiere de constantes acciones para ejecutar una reforma integral en el transporte urbano en San Juan de Miraflores?	X		X		X		X		

Observaciones (precisar si hay suficiencia*): _____

Opinión de aplicabilidad: Aplicable Aplicable después de corregir No aplicable

Apellidos y nombres del juez validador: Dr. Mg/ Abog: AUGUSTO GARCIA USAMBA

DNI: 07820002
62132293

Especialidad del validador: CIVILISTA

Lima sur, 18 de octubre del 2023



¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.
²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo
³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo
⁴**Suficiencia:** Los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión

Anexo 5. Matriz de las encuestas realizadas e incorporadas a la base de datos del SPSS

Visible: 14 de 14 variables															
	Pregunta 1	Pregunta 2	Pregunta 3	Pregunta 4	Pregunta 5	Pregunta 6	Pregunta 7	Pregunta 8	Pregunta 9	Pregunta 10	Pregunta 11	Pregunta 12	V1	V2	var
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
6	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
7	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
8	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
9	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
11	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
12	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
13	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
14	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
15	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
16	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
17	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
18	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
19	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
20	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
21	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
22	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ON

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda															
															Visible: 14 de 14 variables
	Pregunta 1	Pregunta 2	Pregunta 3	Pregunta 4	Pregunta 5	Pregunta 6	Pregunta 7	Pregunta 8	Pregunta 9	Pregunta 10	Pregunta 11	Pregunta 12	V1	V2	var
23	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
24	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
25	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
26	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
27	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
28	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
29	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
30	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
31	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
32	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
33	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
34	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
35	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
36	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
37	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
38	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
39	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
40	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
41	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
42	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
43	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
44	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	

Vista de datos Vista de variables

Visible: 14 de 14 variables															
	Pregunta 1	Pregunta 2	Pregunta 3	Pregunta 4	Pregunta 5	Pregunta 6	Pregunta 7	Pregunta 8	Pregunta 9	Pregunta 10	Pregunta 11	Pregunta 12	V1	V2	var
45	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
46	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
47	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6,00	6,00	
48	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	7,00	6,00	
49	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	7,00	6,00	
50	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	7,00	6,00	
51	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	7,00	6,00	
52	1	2	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	8,00	7,00	
53	1	2	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	8,00	7,00	
54	2	2	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	9,00	7,00	
55	2	2	1	2	1	1	1	1	2	1	1	1	9,00	7,00	
56	2	2	1	2	2	1	1	1	2	1	1	1	10,00	7,00	
57	2	2	1	2	2	1	2	1	2	2	1	1	10,00	9,00	
58	2	2	1	2	2	1	2	1	2	2	1	1	10,00	9,00	
59	2	2	1	2	2	1	2	1	2	2	1	1	10,00	9,00	
60	2	2	1	2	2	2	2	1	2	2	1	1	11,00	9,00	
61	2	2	1	2	2	2	2	1	2	2	1	1	11,00	9,00	
62	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	1	1	12,00	9,00	
63	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	1	1	12,00	9,00	
64	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	1	1	12,00	9,00	
65	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	1	1	12,00	9,00	
66	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	12,00	10,00	

Vista de datos Vista de variables

Visible: 14 de 14 variables															
	Pregunta 1	Pregunta 2	Pregunta 3	Pregunta 4	Pregunta 5	Pregunta 6	Pregunta 7	Pregunta 8	Pregunta 9	Pregunta 10	Pregunta 11	Pregunta 12	V1	V2	var
67	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	12,00	10,00	
68	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	12,00	10,00	
69	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	12,00	10,00	
70	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	12,00	10,00	
71	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	12,00	11,00	
72	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
73	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
74	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
75	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
76	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
77	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
78	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
79	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
80	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
81	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
82	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
83	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
84	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
85	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
86	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
87	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
88	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	

Vista de datos Vista de variables

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda															
														Visible: 14 de 14 variables	
	Pregunta 1	Pregunta 2	Pregunta 3	Pregunta 4	Pregunta 5	Pregunta 6	Pregunta 7	Pregunta 8	Pregunta 9	Pregunta 10	Pregunta 11	Pregunta 12	V1	V2	var
89	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
90	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
91	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
92	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
93	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
94	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
95	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
96	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
97	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
98	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
99	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
100	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	12,00	12,00	
101															
102															
103															
104															
105															
106															
107															
108															
109															
110															

Vista de datos Vista de variables

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicode:ON

Anexo 6. Fiabilidad del instrumento empleado mediante el Alfa de Cronbach

Resumen de procesamiento de casos

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

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

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
0,984	12

Estadísticas de total de elemento

	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
¿Considera que el transporte público informal ha estado en aumento en los últimos años en el distrito de San Juan de Miraflores?	15,58	24,589	,945	,982
¿Considera que el transporte público informal pone en riesgo a la seguridad de los pasajeros?	15,56	24,673	,925	,982

¿Considera que la actividad ilegal del transporte público informal se ejerce con vehículos no autorizados, si revisión técnica, ni soat?	15,66	24,772	,928	,982
¿Considera que muy aparte de que el transporte informal ponga en riesgo a la integridad física de los usuarios, los conductores no están capacitados para conducir al carecer de licencia?	15,52	25,000	,856	,984
¿Considera que la informalidad en el transporte público ha ocasionado el mal trato a los usuarios?	15,60	24,545	,958	,982
¿Considera que la SUTRAN ha ejercido las acciones correspondientes para sancionar a las empresas ilegales que ejercen el servicio del transporte público?	15,64	24,657	,946	,982

¿Considera que la autoridad de transporte urbano ha estado combatiendo arduamente al transporte público informal en San Juan de Miraflores?	15,61	24,543	,961	,982
¿Considera que las autoridades de transporte urbano están teniendo logros positivos en mantener la formalidad en este sector?	15,70	25,081	,881	,983
¿Considera que la autoridad de transporte urbano ha estado contribuyendo a la protección de la integridad de la ciudadanía?	15,56	24,673	,925	,982
¿Considera que se ha estado ejerciendo con frecuencia las fiscalizaciones en el sector del transporte público para garantizar el adecuado servicio a favor de los usuarios?	15,61	24,543	,961	,982
¿Considera que las multas impuestas a las empresas informales de transporte deben ser más severas?	15,76	25,679	,791	,985

¿Considera que se requiere de constantes acciones para ejecutar una reforma integral en el transporte urbano en San Juan de Miraflores?	15,75	25,563	,809	,985
---	-------	--------	------	------