

UNIVERSIDAD DE HUANUCO
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS
PROGRAMA ACADÉMICO DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS



TESIS

**“Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y
propuestas de reforma desde la perspectiva de Sutran, provincia
de Huánuco 2024”**

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

AUTOR: Borja Carhuaz, Ruben

ASESOR: Lurita Moreno, James Junior

HUÁNUCO – PERÚ

2026

U

D

H



UDH
UNIVERSIDAD DE HUANCAYO
<http://www.udh.edu.pe>

TIPO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN:

- Tesis (X)
- Trabajo de Suficiencia Profesional()
- Trabajo de Investigación ()
- Trabajo Académico ()

LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN: Derecho civil

AÑO DE LA LÍNEA DE INVESTIGACIÓN (2020)

CAMPO DE CONOCIMIENTO OCDE:

Área: Ciencias Sociales

Sub área: Derecho

Disciplina: Derecho

DATOS DEL PROGRAMA:

Nombre del Grado/Título a recibir: Título

Profesional de Abogado

Código del Programa: P01

Tipo de Financiamiento:

- Propio (X)
- UDH ()
- Fondos Concursables ()

DATOS DEL AUTOR:

Documento Nacional de Identidad (DNI): 04030565

DATOS DEL ASESOR:

Documento Nacional de Identidad (DNI): 42741576

Grado/Título: Maestro en derecho con mención en ciencias penales

Código ORCID: 0000-0002-9619-9987

DATOS DE LOS JURADOS:

Nº	APELLIDOS Y NOMBRES	GRADO	DNI	Código ORCID
1	Peña Bernal, Alberto	Maestro en ciencias de la educación, con mención en: docencia en educación superior e investigación	22417435	0000-0001-5253-2453
2	Templo Corcino, Victor Fernando	Maestro en derecho y ciencias políticas, con mención en derecho penal	46395579	0009-0001-1452-5620
3	Penadillo Robles, Pascual Orlando	Magister en gestión y negocios marketing	22475397	0000-0003-1051-9714



UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
Ciclo de Asesoramiento para la Tesis Profesional



ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS

En la ciudad de Huánuco, siendo las 17:30 horas del día veintiseis del mes de agosto del año dos mil veintiséis, en cumplimiento de lo señalado en el Reglamento de Grados y Títulos de la Universidad de Huánuco, se reunieron el sustentante y el Jurado calificador integrado por los docentes:

Mtro. Alberto PEÑA BERNAL	: Presidente
Mtro. Pascual Orlando PENADILLO ROBLES	: Vocal
Mtro. Victor Fernando TEMPLO CORCINO	: Secretario
Mtro. James Junior LURITA MORENO	: Asesor

Nombrados mediante la Resolución N° 338-2026-D-CATP-UDH de fecha 18 de agosto de 2026, para evaluar la Tesis intitulada **"FISCALIZACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE INFORMAL Y PROPUESTAS DE REFORMA DESDE LA PERSPECTIVA DE SUTRAN, PROVINCIA DE HUÁNUCO 2024"**, presentado por el Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas Ruben BORJA CARHUAZ para optar el Título profesional de Abogado.

Dicho acto de sustentación se desarrolló en dos etapas: Exposición y Absolución de preguntas; procediéndose luego a la evaluación por parte de los miembros del jurado.

Habiendo absuelto las objeciones que le fueron formuladas por los miembros del jurado y de conformidad con las respectivas disposiciones reglamentarias, procedieron a deliberar y calificar, declarándolo (a) aprobado por unanimidad con el calificativo cuantitativo de doce y cualitativo de suficiente.

Siendo las 19:00 horas del día veintiseis del mes de agosto del año 2026 los miembros del jurado calificador Ratificados firman la presente Acta en señal de conformidad.


Mtro. Alberto Peña Bernal

DNI: 22417435

CÓDIGO ORCID: 0000-0001-5253-2453

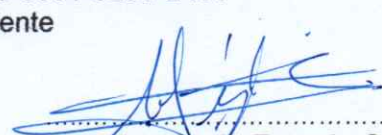
Presidente


Mtro. Pascual Orlando Penadillo Robles

DNI: 22475397

CÓDIGO ORCID: 0000-0003-1051-9714

Vocal


Mtro. Victor Fernando Templo Corcino

DNI: 46395579

CÓDIGO ORCID: 0009-0001-1452-5620

Secretario



UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO

CONSTANCIA DE ORIGINALIDAD

El comité de integridad científica, realizó la revisión del trabajo de investigación del estudiante: RUBEN BORJA CARHUAZ, de la investigación titulada "FISCALIZACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE INFORMAL Y PROPUESTAS DE REFORMA DESDE LA PERSPECTIVA DE SUTRAN, PROVINCIA DE HUÁNUCO - 2024", con asesor(a) JAMES JUNIOR LURITA MORENO, designado(a) mediante documento: RESOLUCIÓN N° 50-2023-D-CATP-UDH del P. A. de DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS.

Puede constar que la misma tiene un índice de similitud del 12 % verificable en el reporte final del análisis de originalidad mediante el Software Turnitin.

Por lo que concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio y cumple con todas las normas de la Universidad de Huánuco.

Se expide la presente, a solicitud del interesado para los fines que estime conveniente.

Huánuco, 11 de septiembre de 2025



RICHARD J. SOLIS TOLEDO
D.N.I.: 47074047
cod. ORCID: 0000-0002-7629-6421



MANUEL E. ALIAGA VIDURIZAGA
D.N.I.: 71345687
cod. ORCID: 0009-0004-1375-5004

93. Borja Carhuaz Ruben.docx

INFORME DE ORIGINALIDAD

12%

INDICE DE SIMILITUD

11%

FUENTES DE INTERNET

5%

PUBLICACIONES

4%

TRABAJOS DEL
ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1

hdl.handle.net

Fuente de Internet

3%

2

repositorio.ucv.edu.pe

Fuente de Internet

1%

3

Submitted to Universidad Catolica de Santo Domingo

Trabajo del estudiante

1%

4

repositorio.uss.edu.pe

Fuente de Internet

<1%

5

cdn.www.gob.pe

Fuente de Internet

<1%



RICHARD J. SOLIS TOLEDO

D.N.I.: 47074047

cod. ORCID: 0000-0002-7629-6421



MANUEL E. ALIAGA VIDURIZAGA

D.N.I.: 71345687

cod. ORCID: 0009-0004-1375-5004

DEDICATORIA

Quiero dedicar este presente proyecto a mis padres que considero que han estado para mí sin importar las circunstancias, ni la distancia, siempre en las buenas y en las malas, brindándome su apoyo y los ánimos para seguir con fuerza adelante.

AGRADECIMIENTO

Estoy agradecido con el padre, ante todo, por darme fortaleza para seguir adelante en este camino revoltoso, por guiarme a seguir el buen camino y llegar a cumplir una meta más propuesta en mi vida. Agradezco a mis padres por brindarme su apoyo incondicional.

ÍNDICE

DEDICATORIA	II
AGRADECIMIENTO	III
ÍNDICE.....	IV
ÍNDICE DE TABLAS	VII
ÍNDICE DE GRAFICOS	IX
RESUMEN	XI
ABSTRACT	XII
INTRODUCCIÓN	XIII
CAPITULO I.....	14
PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	14
1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA.....	14
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	17
1.2.1. PROBLEMA GENERAL	17
1.2.2. PROBLEMAS ESPECÍFICOS.....	17
1.3. OBJETIVOS	18
1.3.1. OBJETIVO GENERAL	18
1.3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	18
1.4. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	18
1.4.1. JUSTIFICACIÓN TEÓRICA	18
1.4.2. JUSTIFICACIÓN DE PRACTICA.....	20
1.4.3. JUSTIFICACIÓN METODOLÓGICA.....	20
1.5. LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN.....	20
1.6. VIABILIDAD DE LA INVESTIGACIÓN	20
CAPITULO II	22
MARCO TEÓRICO	22
2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN.....	22
2.1.1. ANTECEDENTES INTERNACIONALES	22
2.1.2. ANTECEDENTES NACIONALES	25
2.1.3. ANTECEDENTES LOCALES	28
2.2. BASES TEÓRICAS	29
2.2.1. FISCALIZACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE INFORMAL	29

2.2.2. PROPUESTAS DE REFORMA DE TRANSPORTE TERRESTRE INFORMAL	59
2.3. DEFINICIONES CONCEPTUALES.....	84
2.4. HIPÓTESIS	88
2.4.1. HIPÓTESIS GENERAL.....	88
2.4.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICAS	88
2.5. VARIABLES	89
2.5.1. VARIABLE INDEPENDIENTE	89
2.5.2. VARIABLE DEPENDIENTE.....	89
2.6. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	90
CAPITULO III	93
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	93
3.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	93
3.1.1. ENFOQUE	93
3.1.2. ALCANCE O NIVEL.....	93
3.1.3. DISEÑO	93
3.2. POBLACIÓN Y MUESTRA	94
3.2.1. POBLACIÓN	94
3.2.2. MUESTRA	94
3.3. TÉCNICA E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS ...	94
3.3.1. TÉCNICA DE RECOLECCIÓN DE DATOS.....	94
3.3.2. INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS	95
3.4. TÉCNICAS PARA EL PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN	95
3.5. ASPECTOS ÉTICOS	95
CAPITULO IV.....	97
RESULTADOS.....	97
4.1. PROCESAMIENTOS DE DATOS	97
4.1.1. VARIABLES.....	113
4.1.2. PROPUESTAS DE REFORMA DESDE LA PERSPECTIVA DE LA SUTRAN	114
4.2. RESULTADOS POR DIMENSIONES	115
4.2.1. CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS Y PRUEBA DE HIPÓTESIS	117

CAPITULO V.....	119
DISCUSIÓN DE RESULTADOS.....	119
5.1. PRESENTACIÓN DE LA CONTRASTACIÓN DE LOS RESULTADOS DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN	119
CONCLUSIONES	128
RECOMENDACIONES.....	130
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	131
ANEXOS.....	137

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla1 Matriz de operacionalización de variable	90
Tabla 2 ¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?.....	97
Tabla 3 ¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?	98
Tabla 4 ¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal?	99
Tabla 5 ¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?	100
Tabla 6 ¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de tránsito establecidas por las autoridades competentes?	101
Tabla 7 ¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?.....	102
Tabla 8 ¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco?	103
Tabla 9 ¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?	105
Tabla 10 En su opinión, ¿Qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco?.....	106
Tabla 11 ¿Considera que SUTRAN tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?	107
Tabla 12 ¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal? .	108
Tabla 13 ¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?	109
Tabla 14 ¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?	110

Tabla 15 En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?	111
Tabla 16 ¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco?	112

ÍNDICE DE GRAFICOS

Gráfico 1 ¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?	97
Gráfico 2 ¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?	98
Gráfico 3 ¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal?	99
Gráfico 4 ¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?	100
Gráfico 5 ¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de tránsito establecidas por las autoridades competentes?	101
Gráfico 6 ¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?	102
Gráfico 7 ¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco?	104
Gráfico 8 ¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?	105
Gráfico 9 En su opinión, ¿Qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco?	106
Gráfico 10 ¿Considera que SUTRAN tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?	107
Gráfico 11 ¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal? .	108
Gráfico 12 ¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?	109
Gráfico 13 ¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?	110
Gráfico 14 En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?	111

Gráfico 15 ¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco?	112
---	-----

RESUMEN

La presente investigación aborda la problemática del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco y la insuficiente fiscalización por parte de la superintendencia de transporte terrestre de personas, carga y mercancías (SUTRAN). el transporte informal representa un riesgo constante para la seguridad vial, promueve la competencia desleal contra el transporte formal y genera pérdidas en la recaudación fiscal. el objetivo principal fue analizar la efectividad de los mecanismos actuales de fiscalización, identificar los factores que permiten la proliferación de servicios informales, y proponer reformas desde la perspectiva institucional de SUTRAN.

Metodológicamente, se utilizó un enfoque cuantitativo-descriptivo, aplicando encuestas a usuarios y operadores del servicio de transporte, así como revisión documental de reportes oficiales. los resultados muestran que más del 40% del transporte de personas en la región se realiza de forma informal, que existe falta de recursos tecnológicos y humanos para controlar el fenómeno, y que los conductores informales operan sin seguros, capacitación ni cumplimiento de normas. a pesar de los esfuerzos, la capacidad de detección de SUTRAN es limitada, y los usuarios continúan demandando este servicio por su bajo costo y accesibilidad.

La investigación concluye que se requiere una reforma institucional, normativa y operativa, incluyendo la descentralización del control, la implementación de tecnología de fiscalización, y la promoción activa de la formalización del sector informal. se recomienda también la concientización de los usuarios, el fortalecimiento del marco legal y la articulación interinstitucional con gobiernos locales para mejorar la efectividad de las acciones.

Palabras clave: Transporte informal, fiscalización, SUTRAN, seguridad vial, formalización del transporte, infraestructura vial, competencia desleal, regulación normativa, Huánuco, reforma institucional.

ABSTRACT

This research addresses the problem of informal land transportation in the province of Huánuco and the insufficient oversight by the superintendency of land transportation of passengers, cargo, and goods (SUTRAN). Informal transportation represents a constant risk to road safety, promotes unfair competition against formal transportation, and generates losses in tax collection. The main objective was to analyze the effectiveness of current oversight mechanisms, identify the factors that allow the proliferation of informal services, and propose reforms from SUTRAN's institutional perspective.

Methodologically, a quantitative-descriptive approach was used, conducting surveys of users and operators of the transportation service, as well as a documentary review of official reports. The results show that more than 40% of passenger transportation in the region is carried out informally, that there is a lack of technological and human resources to control the phenomenon, and that informal drivers operate without insurance, training, or compliance with regulations. Despite these efforts, SUTRAN's detection capacity is limited, and users continue to demand this service due to its low cost and accessibility. The research concludes that institutional, regulatory, and operational reform is required, including the decentralization of oversight, the implementation of audit technology, and the active promotion of formalization of the informal sector. It also recommends raising user awareness, strengthening the legal framework, and inter-institutional coordination with local governments to improve the effectiveness of these actions.

Keywords: Informal transport, inspection, SUTRAN, road safety, transport formalization, road infrastructure, unfair competition, regulatory framework, Huánuco, institutional reform.

INTRODUCCIÓN

El transporte terrestre informal es un fenómeno creciente en el Perú, especialmente en regiones como Huánuco, donde gran parte del servicio se brinda sin cumplir con los requisitos legales, técnicos ni de seguridad exigidos por el Estado. Esta informalidad representa un serio problema para la seguridad vial, genera competencia desleal contra los operadores formales, y debilita la recaudación fiscal y la calidad del servicio.

Pese a los esfuerzos de la SUTRAN, entidad encargada de fiscalizar el transporte en vías nacionales, su limitada capacidad operativa, la falta de tecnología adecuada y la escasez de recursos dificultan el control efectivo del transporte informal. Como resultado, miles de vehículos informales circulan a diario sin control, poniendo en riesgo a los usuarios y a la integridad del sistema de transporte.

Esta investigación tiene como objetivo analizar la fiscalización actual desde la perspectiva de SUTRAN en Huánuco e identificar propuestas de reforma que permitan mejorar su eficacia. A través de un enfoque teórico y práctico, se busca plantear soluciones que promuevan la formalización del sector informal, fortalezcan el control institucional y contribuyan a construir un sistema de transporte más seguro, ordenado y justo para la ciudadanía.

CAPITULO I

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

En la actualidad, el transporte al ser una actividad económica se enmarca en un mercado el cual está sujeto a un conjunto de regulaciones y controles. Estas intervenciones públicas se deben a las fallas de mercado como consecuencia de esta actividad. Entre las principales fallas del mercado en el transporte, se observan externalidades relacionadas a la congestión del tráfico, contaminación ambiental y accidentes de tránsito. Ante ello, el estado interviene para rectificar las fallas de mercado, sin embargo, también el estado produce fallas de gobierno como problemas de información o capturas regulatorias (Carmona, 2020). La informalidad del servicio de transporte interprovincial o transporte informal es la prestación del servicio de transporte terrestre de personas que no cuenta con autorización expedida por la autoridad competente o que cuenta con una autorización diferente al servicio realizado (Gamboa et al., 2021).

A nivel internacional, en Chile, la fiscalización del transporte terrestre ha incluido iniciativas como el inspector incógnito, implementado desde 2012 para detectar infracciones en buses interurbanos, logrando reducir las infracciones del 69.5% en el primer trimestre de 2013 al 36.9% a finales del año, con 411 infracciones detectadas en 835 viajes. También se creó un programa de fiscalización remota con 105 cámaras, que generó más de 214,000 controles, superando ampliamente las 14,000 infracciones manuales. La Ley Aumenta Sanciones al Transporte Informal, incrementó las multas, con castigos económicos mayores para reincidentes, y campañas mediáticas informaron sobre los riesgos del transporte informal. En 2019, una plataforma Android permitió registrar controles en línea para agilizar el proceso, y se planean mejoras en la tramitación de infracciones (MTT, 2022). Por otro lado, en España, desde los años 70 se ha implementado un Sistema Inteligente de Transporte (SIT) para mejorar la fiscalización del transporte terrestre. En 2010, la Directiva 2010/40/UE estableció un marco estándar para la

Comunidad Europea, impulsando una implementación coordinada de los SIT, que incluyen semáforos, cámaras, paneles informativos, radares y sistemas de emisión de datos. Las prioridades de la directiva son el uso de datos del SIT, la gestión del tráfico y transporte de mercancías, la seguridad en el transporte y la conexión entre vehículos e infraestructuras. Los principios de implementación en España destacan la interoperabilidad de datos, la adaptación a la infraestructura existente y el uso de tecnología satelital para mejorar el posicionamiento (Gobierno de España, 2020). Además, en Colombia, desde Medellín, se implementó el primer Sistema Inteligente de Movilidad del país para optimizar la gestión del tráfico y reducir accidentes, logrando una disminución de hasta el 25% en puntos monitoreados y la recaudación anual de 25,000 millones de pesos en infracciones. El sistema incluye sensores en semáforos, cámaras de foto detección, un circuito cerrado de televisión, paneles informativos y una plataforma tecnológica integral llamada HERMES que coordina todos los elementos, mejorando la respuesta a incidentes y la movilidad urbana (Mestra et al., 2024). Entre 2012 y 2013, las infracciones de tránsito manuales y electrónicas sumaron 771,574, con una reducción en comparación al año anterior. La Corte Constitucional posteriormente cuestionó la ley 1843 de 2017 sobre la responsabilidad compartida entre conductores y propietarios por multas (Noguera, 2021).

A nivel nacional, la inseguridad en carreteras tiene como una de sus principales causas transversales a la informalidad. La informalidad en el transporte en carreteras ha estado presente en la agenda pública desde los primeros años del Siglo XXI debido a los fatídicos y numerosos accidentes producidos por los llamados buses camión. Actualmente, uno de los principales problemas en el Perú es la inseguridad ocasionada por la informalidad del servicio de transporte terrestre de personas en las vías nacionales. Para responder a este problema se creó la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (Sutran) con la finalidad de normar, supervisar, fiscalizar y sancionar las actividades del transporte de personas, carga y mercancías en el ámbito de las vías nacionales (Solano, 2022). No obstante, conforme con la Sutran (2020), a pesar de importantes avances de esta entidad, la informalidad ha rebasado la

capacidad para ser fiscalizada, más aún este fenómeno se ha incrementado en el contexto actual de pandemia. De este modo, para el 2018 se identificó que 5,083 vehículos informales entran y salen de Lima a diario, o lo que viene a ser 211 vehículos informales que pasan por las principales vías nacionales, sólo un 0.4% de estos vehículos puede ser detectado y fiscalizado por la Sutran.

En la misma línea, conforme con Sutran (2022), se halló durante el 2020 un total de 216,888 registros de entradas y salidas de vehículos entre traslado de carga y mercancías (47.5%) y traslado de personas (52.5%). En el ámbito del transporte de personas, se identificaron 113,823 registros, los cuales pueden ser vehículos particulares, transporte formal de personas, transporte informal entre otros. En consecuencia, la Sutran estimó 46,512 entradas y salidas de vehículos informales, es decir el 40.9 % del flujo vehicular de transporte de personas, lo cual es equivalente a 1,688 unidades vehiculares (5.6% del total de vehículos de transporte de personas), teniendo un porcentaje de capacidad de detección de vehículos informales de 30.2%. Conforme lo señalado, como las principales causas del problema se tiene: Incidencia del mercado informal de transporte terrestre de personas en vías nacionales en la Región Lima; persistentes conductas desviadas de las empresas de transporte, conductores, peatones y usuarios del servicio en cada región; inadecuado diseño y limitada implementación de políticas públicas e instrumentos regulatorios de transporte terrestre de personas en vías nacionales; ineficiente estrategia de detección de conductas infractoras de los conductores que prestan el servicio informal de transporte terrestre de personas en vías nacionales; y bajo nivel de sanción exitosa en el caso de las actas de control F.1 en materia de transporte interprovincial (Gamboa et al., 2021).

A nivel local, en 2018, el MTC implementó pórticos con equipos ITS para identificar placas y apoyar la fiscalización electrónica en vías nacionales, procesando datos sobre SOAT, inspecciones técnicas y velocidad. La adquisición, formalizada por el Contrato N° 097-2018-MTC/10 con un costo de S/. 389,000. Los cuales fueron transferidos a Sutran mediante la

Resolución Directoral N° 0490-2019-MTC/10. Sin embargo, en 2020, varios pódicos presentaron fallos operativos, como falta de calibración de velocidad y datos incompletos de SOAT, impidiendo su uso eficiente en la fiscalización (Sutran, 2020). En la provincia de Huánuco, la fiscalización de los servicios de transporte terrestre informal enfrenta importantes retos debido a la limitada cobertura de supervisión y a la insuficiencia de herramientas tecnológicas actualizadas, lo que permite la proliferación de servicios informales que no cumplen con las normativas de seguridad ni de calidad establecidas por el MTC y Sutran.

Esta situación incrementa los riesgos de accidentes y reduce la competencia justa con los servicios formales, afectando la seguridad de los usuarios y la recaudación fiscal. Además, los recursos y la infraestructura para el control en la región son insuficientes, lo que dificulta una fiscalización eficaz y continua. Por consiguiente, resulta de importancia analizar la fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de Sutran, provincia de Huánuco 2024.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.2.1. PROBLEMA GENERAL

¿Cómo influye la fiscalización de servicios de transporte terrestre informal con la seguridad vial, y qué propuestas de reforma desde la perspectiva de Sutran podrían mejorar la eficacia de la fiscalización en la provincia de Huánuco 2024?

1.2.2. PROBLEMAS ESPECÍFICOS

P.E.1: ¿Qué deficiencias existen en los mecanismos actuales de supervisión y control de Sutran que permiten la proliferación del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco 2024?

P.E.2: ¿Cómo impacta la competencia desleal entre transportistas formales e informales en la calidad del servicio de transporte terrestre y la satisfacción del usuario en la provincia de Huánuco 2024?

P.E.3: ¿Qué estrategias efectivas podrían implementarse para incentivar a los transportistas informales a formalizarse y cumplir con las normativas de Sutran mejorando así la calidad del servicio y la seguridad vial en la provincia de Huánuco 2024?

1.3. OBJETIVOS

1.3.1. OBJETIVO GENERAL

Analizar exhaustivamente la relación de la fiscalización de servicios de transporte terrestre informal con la seguridad vial, y las propuestas de reforma desde la perspectiva de Sutran que podrían mejorar la eficacia de la fiscalización en la provincia de Huánuco 2024

1.3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

O.E.1: Delimitar las deficiencias que existen en los mecanismos actuales de supervisión y control de Sutran que permiten la proliferación del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco 2024

O.E.2: Analizar el impacto de la competencia desleal entre transportistas formales e informales en la calidad del servicio de transporte terrestre y la satisfacción del usuario en la provincia de Huánuco 2024

O.E.3: Implementar las estrategias efectivas podrían implementarse para incentivar a los transportistas informales a formalizarse y cumplir con las normativas de Sutran mejorando así la calidad del servicio y la seguridad vial en la provincia de Huánuco 2024.

1.4. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

1.4.1. JUSTIFICACIÓN TEÓRICA

El estudio se justificará en el ámbito institucional, en vista que la Sutran tiene como misión garantizar la seguridad vial y promover el cumplimiento de las normas en el transporte terrestre. En Huánuco, la proliferación de servicios de transporte informal representa un desafío

significativo para su labor. Este estudio busca identificar las brechas en las políticas de fiscalización actuales y proponer reformas que fortalezcan la capacidad de Sutran para enfrentar esta problemática, contribuyendo al cumplimiento de su rol institucional y a la mejora de su eficacia operativa.

Asimismo, se justificará en el contexto social, en vista que el transporte informal pone en riesgo la seguridad de los pasajeros y genera inequidades en el acceso a servicios de calidad. Además, impacta negativamente en los transportistas formales, quienes deben competir en condiciones desiguales. Este estudio aborda esta problemática al proponer soluciones que beneficien tanto a la ciudadanía como a los actores involucrados, promoviendo un sistema de transporte más seguro, equitativo y regulado en la provincia de Huánuco.

De la misma forma, se justificará académicamente, en razón a que, desde una perspectiva académica, el análisis de la fiscalización del transporte informal representa una contribución significativa al campo de las ciencias sociales y de gestión pública. Este trabajo integrará teorías de regulación, gobernanza y políticas públicas, proporcionando un marco para estudiar casos similares en otras regiones del país. Además, se generará conocimiento útil para futuras investigaciones en temas relacionados con transporte, seguridad vial y administración pública.

Por último se justificará en el ámbito práctico, en vista que tendrá una orientación pragmática al desarrollar propuestas de reforma que puedan ser implementadas por Sutran para mejorar su desempeño en la fiscalización del transporte terrestre. Estas propuestas considerarán aspectos técnicos, logísticos y normativos, garantizando su viabilidad y efectividad. En última instancia, se busca un impacto tangible en la reducción del transporte informal y en el fortalecimiento de la seguridad y legalidad en el sector.

1.4.2. JUSTIFICACIÓN DE PRACTICA

Se justifica en la necesidad de conocer y aplicar las normativas legales de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre establece que todos los vehículos deben cumplir con ciertos requisitos de seguridad y operativos.

1.4.3. JUSTIFICACIÓN METODOLÓGICA

Este enfoque metodológico garantizará una investigación exhaustiva y multidimensional sobre la fiscalización del transporte terrestre informal y proporcionará propuestas de reforma sólidas y basadas en evidencia.

1.5. LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN

Las principales limitaciones estarán en relación con las dificultades para obtener datos precisos y actualizados sobre la cantidad de operadores de transporte informal, denuncias y sanciones aplicadas en la provincia de Huánuco debido a la falta de un registro sistematizado o la reticencia de algunas instituciones a compartir información sensible. Asimismo, el estudio se centrará exclusivamente en la provincia de Huánuco, lo que restringe la posibilidad de generalizar los hallazgos a otras regiones del Perú, considerando que las dinámicas del transporte informal pueden variar significativamente según el contexto regional.

Además, la limitación significativa podría ser durante el proceso de recopilación de información, se podrían encontrar resistencias por parte de transportistas informales, quienes podrían percibir la investigación como una amenaza a sus actividades. Asimismo, las reformas propuestas podrían enfrentarse a oposiciones políticas o administrativas.

1.6. VIABILIDAD DE LA INVESTIGACIÓN

El estudio será viable en vista que se contará con acceso a herramientas y metodologías adecuadas para su desarrollo, como entrevistas semiestructuradas, análisis documental y observación de campo. Además, se

acudirán a datos preliminares disponibles a través de informes de Sutran, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), y otras fuentes relevantes que permitirán un análisis riguroso de la problemática.

Asimismo, la investigación se desarrollará con un presupuesto moderado, ya que no requiere equipos costosos ni desplazamientos extensivos fuera de Huánuco. Además, se podrán aprovechar recursos disponibles en bibliotecas, oficinas gubernamentales y plataformas digitales, minimizando costos asociados a la recopilación de información.

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

2.1.1. ANTECEDENTES INTERNACIONALES

Katumbi (2020), en su tesis de maestría titulado “Los transportes informales en ciudad de Luená, Angola”. Universidad de Minho - Portugal, en Angola. Tuvo como objetivo caracterizar la oferta y demanda del transporte informal en la ciudad, basándose en las percepciones de los usuarios y la observación de la realidad.

Se utilizó un enfoque cualitativo para describir la importancia y diversidad de este tipo de transporte en países en desarrollo. Los resultados mostraron que el transporte informal es crucial para la movilidad de personas y bienes, reflejando creatividad y diversidad, aunque presenta desafíos en términos de regulación y sostenibilidad.

El autor llegó a la conclusión destaca que, para lograr un sistema de transporte eficiente y sostenible, es necesario integrar la ordenación del territorio, apoyar el transporte público colectivo, y restringir el uso de transporte individual, medidas que deben ir acompañadas de control y regulación. Sin embargo, las restricciones existentes en el Sur global, debidas a la falta de capacidad económica, pueden afectar negativamente a las sociedades, pese a su impacto positivo en la huella ecológica.

Aveni (2020), en su artículo de investigación titulado "Demanda de transporte privado en el Distrito Federal. Buscando las causas del crecimiento del Uber y del transporte informal", en Brasil. Tuvo como objetivo analizar las causas del crecimiento del transporte informal y plataformas como Uber en Brasil, específicamente en el Distrito Federal.

La metodología utilizada fue un enfoque cualitativo y análisis de datos secundarios, se concluyó que la falta de planificación y atención al

transporte público impulsa soluciones informales y temporales, agravando los problemas de movilidad. Los resultados muestran que la carencia de infraestructuras adecuadas y la falta de regulación eficaz para los conductores informales contribuyen al deterioro de los servicios de movilidad.

El autor llega a la conclusión enfatizando que las condiciones actuales del transporte y la presión por el aumento de vehículos y movilidad en áreas metropolitanas han llevado a la precariedad de los servicios y a un entorno donde las plataformas digitales y el sistema capitalista explotan la necesidad de empleo, promoviendo ilusorias expectativas de éxito económico en detrimento de los derechos humanos y sociales.

Carmona (2020), en su tesis de maestría titulado “Problemas y enfoques de la investigación sobre el transporte informal en América Latina”. Universidad Nacional Autónoma de México. El artículo tuvo como objetivo analizar los enfoques y perspectivas de la investigación sobre el transporte informal en América Latina.

Metodológicamente, se basa en una revisión documental de fuentes académicas e institucionales, con un enfoque cualitativo. El estudio muestra que la investigación del transporte informal ha sido históricamente secundaria frente a otros problemas urbanos como la vivienda y el empleo. Los hallazgos indican que, aunque los estudios han tenido una visión técnica y orientada al desarrollo, estos no han abordado adecuadamente cómo el transporte informal se integra en las estructuras urbanas desiguales de las metrópolis.

El autor llega a la conclusión que examinar el transporte informal desde perspectivas más allá de la movilidad urbana sostenible puede permitir una comprensión más profunda de las dimensiones conflictivas de las ciudades latinoamericanas.

Jiménez y López (2022), en su tesis de maestría titulado “La informalidad empresarial del autotransporte de carga en México”.

Universidad Nacional Autónoma de México, en México. La investigación analizó las causas y consecuencias de la informalidad en las empresas de autotransporte de carga en México, buscando revertir esta tendencia y resaltar los beneficios de la formalización.

Su metodología fue que se revisaron prácticas empíricas y teorías que permitieron derivar acciones para disminuir la informalidad y evaluar su impacto en el desarrollo empresarial. Los hallazgos revelaron que la informalidad no se limita a micro y pequeñas empresas, sino que también se presenta en medianas y grandes empresas, lo que afecta tanto la recaudación fiscal como la eficiencia operativa.

Los autores en la investigación concluyeron que existen diferentes niveles de informalidad en el sector y desarrolló un procedimiento que cuantifica y demuestra esta situación, ofreciendo una herramienta útil para estudios futuros sobre el tema.

Domínguez (2024), en su tesis titulado “Análisis de plan de movilidad de la ciudad de Riobamba y sus estrategias hacia el transporte público, año 2021”. Escuela Superior Politécnica de Chimborazo de Riobamba - Ecuador. La investigación tuvo como objetivo analizar el Plan de Movilidad del Cantón Riobamba y proponer estrategias para optimizar la gestión de movilidad interna, enfocándose en el transporte público.

Su metodología fue a través de un análisis situacional y una investigación documental con el método inductivo, se evaluaron los medios de transporte público y se aplicaron técnicas de recolección de datos. Los hallazgos revelaron que el plan actual no satisface las necesidades de los usuarios en cuanto a calidad de servicio, tecnología de las unidades de transporte, inclusividad de paradas y vehículos, y rutas actualizadas. También se identificaron problemas en otros aspectos de la movilidad, como el uso indebido de espacios públicos para estacionamiento, falta de mantenimiento vial y poca promoción del uso de transporte público y medios no motorizados. Para abordar estas

deficiencias, se plantearon estrategias como planes de mantenimiento de calzadas, estandarización de señalización, incentivos para el uso de transporte público, socialización con usuarios y operadores, y creación de infraestructura para estacionamientos públicos fuera de las vías principales.

Se concluyó que estas estrategias mejorarían la movilidad en general y promoverían un transporte público sostenible y ecológico.

2.1.2. ANTECEDENTES NACIONALES

Solano (2022), en su tesis de maestría titulado “Informalidad en el servicio del auto colectivo y su incidencia en el incremento de la fiscalización del transporte en Lima, 2022”. Universidad Cesar Vallejo – sede Lima. El objetivo de la investigación fue determinar la relación entre la informalidad en el servicio del auto colectivo y su incidencia en el incremento de la fiscalización del transporte en Lima en 2022.

La metodología utilizada fue de tipo básico, con un diseño no experimental descriptivo correlacional, de enfoque cuantitativo e hipotético-deductivo. La población y muestra incluyeron a 75 personas, compuestas por conductores de autos colectivos y fiscalizadores de entidades competentes. La técnica de acopio de datos fue un cuestionario administrado tanto en formato digital como físico. Los resultados indicaron que la informalidad en el servicio de auto colectivo se relaciona significativamente con el aumento de la fiscalización, siendo que el 65.3% calificó la informalidad como regular, y el 44% indicó que el incremento de la fiscalización también era regular.

La conclusión principal fue que, a mayor informalidad en el servicio, se incrementa la fiscalización del transporte.

Valdivieso (2021), en su tesis de maestría titulado “Fiscalización de campo y gestión por resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín – 2021”. Universidad Cesar Vallejo – sede Tarapoto. El objetivo de la

investigación fue establecer la relación entre la fiscalización de campo y la gestión por resultados en la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías en San Martín, 2021.

La investigación fue de tipo básica con un diseño descriptivo correlacional. La muestra consistió en 40 colaboradores y se empleó la técnica de encuesta, con dos cuestionarios estructurados y estandarizados para recolectar datos. Los resultados revelaron que el 80% de los colaboradores calificaron la fiscalización de campo como regular, mientras que el 50% consideró la gestión por resultados como regular.

La conclusión principal evidenció una relación positiva baja (Rho de Spearman = 0.316) y una significación bilateral de 0.047, lo que indica una relación significativa.

Cabrera y Quispe (2023), en su tesis titulado “Evaluación de paraderos informales en la ciudad de Cajamarca con las normas del MTC, Sutran y ordenanzas municipales vigentes”. Universidad Privada del Norte – sede Cajamarca. El objetivo de la investigación fue determinar el impacto negativo que generan los paraderos informales en la infraestructura vial y el mobiliario urbano.

Se empleó una metodología de enfoque cualitativo, con un diseño no experimental y recolección de datos mediante observación, acreditada por 5 expertos en áreas relacionadas. La muestra abarcó 10 paraderos informales, y se utilizó la fotogrametría para evaluar la ocupación de espacios públicos. Los resultados mostraron que la informalidad incide negativamente en la vía pública y sus alrededores, con invasiones de carriles de tránsito vehicular entre 20.90% y 41.80% y de espacios peatonales entre 20.90% y 63.29%. Además, se observó que los usuarios eligen estos servicios debido a la falta de opciones formales y que el mobiliario urbano se deteriora por estas actividades.

El autor llegó a la conclusión, destacó que los paraderos informales afectan significativamente el entorno, generando efectos negativos en la infraestructura vial y el mobiliario urbano.

Oyola (2020), en su tesis titulado “Funciones de la Sutran en el transporte informal de personas en la ruta Huacho-Lima 2020”. Universidad Cesar Vallejo – Sede Lima. La investigación tuvo como objetivo determinar la relación entre las funciones de la Sutran y el transporte informal terrestre en la ruta Huacho, planteando que las funciones de fiscalización, control y sanción de la SUTRAN repercuten en la reducción de este tipo de transporte.

Su metodología de estudio presentó un diseño de teoría fundamentada, enfoque cualitativo y nivel descriptivo. La muestra incluyó a cinco inspectores de la SUTRAN, empleando entrevistas y análisis documental como técnicas de recolección de datos. Los resultados indican que las funciones de la SUTRAN influyen en la regulación del transporte informal, promoviendo la formalización.

El autor llegó a la conclusión resaltando que las fiscalizaciones constantes fomentan el orden y la formalización en el sector.

García et al. (2023), en su tesis de maestría titulado “La desconcentración de la Gerencia de Procedimientos y Sanciones de la Sutran como contribución para la obtención de sanciones efectivas y oportunas en el año 2024”. Universidad Tecnológica del Perú, en Lima. La investigación buscó explicar cómo la desconcentración de la Gerencia de Procedimientos y Sanciones de la Sutran contribuiría a lograr sanciones más efectivas y oportunas, dada la problemática de baja capacidad de respuesta debido a la acumulación de actas de fiscalización que inician los procedimientos sancionadores. Se sustentó con bibliografía nacional e internacional y se centró en un análisis de la entidad pública SUTRAN.

La metodología incluyó una muestra de 20 servidores públicos de las subgerencias de la Gerencia de Procedimientos y Sanciones, sobre

una población total de 150, usando entrevistas semiestructuradas como técnica de recolección de datos. Los resultados mostraron que la desconcentración permitiría una mayor celeridad en los procesos y gestión por resultados, contribuyendo a prevenir la siniestralidad, la inseguridad vial y la informalidad en el transporte.

El autor concluyó que la aplicación de lineamientos estratégicos en la desconcentración administrativa es clave para la mejora de la gestión.

2.1.3. ANTECEDENTES LOCALES

Rojas (2024), en su tesis de maestría titulado “Propuesta de eliminación de barreras burocráticas por duplicidad en la emisión de los certificados de habilitación vehicular para transporte de mercancías en la región Junín”. Pontificia Universidad Católica del Perú. El objetivo fue proponer una solución a la duplicidad en la emisión de certificados de habilitación vehicular para el transporte de mercancías en general, gestionada tanto por la Dirección Regional de Transportes de Junín como por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, con el fin de reducir tiempos, costos y sobre costos asociados para el Estado y los usuarios.

La metodología empleada se basó en un enfoque cualitativo, con la participación y análisis de los actores involucrados en la emisión de los certificados. Se llevó a cabo una revisión documental y entrevistas a representantes de ambas entidades gubernamentales y a usuarios del servicio. Como resultado, la existencia de dos entidades que emiten certificados de habilitación vehicular para el mismo fin genera ineficiencias significativas. Esto se traduce en tiempos de espera prolongados, costos adicionales para las empresas de transporte de mercancías y un impacto económico en los ciudadanos, debido al aumento en los precios de los productos transportados.

El autor concluyó que la duplicidad en la emisión de certificados de habilitación vehicular es un problema que debe abordarse para optimizar

la gestión pública y reducir costos tanto para el Estado como para los usuarios.

2.2. BASES TEÓRICAS

2.2.1. FISCALIZACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE INFORMAL

La teoría de la regulación y control de mercados propuesta por Stigler (1971) sugiere que el control gubernamental sobre sectores informales, como el transporte terrestre, se basa en el principio de que los actores económicos, incluidos los transportistas informales, actuarán en función de los incentivos del mercado, lo que implica que el Estado debe intervenir para corregir las fallas del mercado y garantizar la seguridad, equidad y eficiencia del sistema, Stigler argumenta que la regulación no debe ser excesiva ni demasiado permisiva, sino que debe encontrar un equilibrio que fomente la competencia justa mientras minimiza las externalidades negativas, este enfoque se aplica al transporte informal donde la fiscalización adecuada puede mitigar los problemas derivados de la informalidad, como la inseguridad vial y la evasión de impuestos (Carmona, 2020).

Además, la teoría del capital social de Putnam (2000) establece que la cooperación entre las instituciones gubernamentales, las empresas y la comunidad es esencial para la efectividad de las políticas públicas, en el caso de la fiscalización del transporte informal, Putnam sugiere que la colaboración entre estos actores permite crear redes de confianza y solidaridad que facilitan la implementación de medidas efectivas, además, resalta que la participación activa de la sociedad civil y los grupos afectados contribuye a la reducción de la informalidad y a la mejora de las condiciones de los servicios, lo que refleja la necesidad de un enfoque multidimensional en la fiscalización del transporte informal (Valdivieso, 2021).

Por otro lado, la teoría de la gestión pública descentralizada de O'Toole (2004) argumenta que la descentralización en la administración

pública puede mejorar la eficiencia y la efectividad de los programas de fiscalización al permitir que las autoridades locales asuman un papel activo en la regulación del transporte informal, O'Toole afirma que cuando las políticas públicas se adaptan a las realidades locales y las decisiones son tomadas más cerca del contexto donde se aplica la ley, los operativos de control del transporte informal tienen mayores probabilidades de ser exitosos, ya que las autoridades locales están mejor equipadas para identificar y abordar las particularidades del transporte en su región (Gamboa et al., 2021).

Respecto a la definición de la fiscalización de servicios de transporte terrestre informal, implica un conjunto de acciones reguladoras implementadas por entidades estatales con el fin de asegurar que los servicios de transporte se realicen conforme a las normativas establecidas para garantizar la seguridad y la legalidad, estas medidas incluyen la identificación de vehículos y conductores que operan sin las autorizaciones correspondientes, lo cual permite proteger a los usuarios y promover un entorno de transporte más seguro y ordenado, esta fiscalización se traduce en la aplicación de multas y sanciones administrativas que buscan disuadir la prestación de servicios irregulares (Nalarte, 2018).

El control sobre el transporte informal responde a la necesidad de proteger tanto a los pasajeros como a la economía formal, ya que el funcionamiento de vehículos informales genera competencia desleal y pone en riesgo a quienes los utilizan debido a la falta de estándares de seguridad, la fiscalización busca identificar y sancionar a quienes no cumplen con los requisitos mínimos para operar legalmente, esto incluye verificaciones en puntos estratégicos y operativos conjuntos con otras entidades para garantizar la eficacia de las intervenciones (Yaipén, 2021).

La fiscalización también tiene un papel importante en la educación y concienciación de la ciudadanía, promoviendo el uso de servicios de transporte regulados y alertando sobre los riesgos de utilizar vehículos

informales, estas acciones tienen un componente preventivo y disuasorio, dado que la información sobre operativos y sanciones puede contribuir a una reducción en la demanda de servicios no autorizados, además, la fiscalización incluye la difusión de campañas de sensibilización para hacer frente al problema desde múltiples frentes (Laurente, 2023).

2.2.1.1. MARCO NORMATIVO Y POLÍTICAS DE FISCALIZACIÓN

El marco normativo y las políticas de fiscalización en Perú respecto al transporte terrestre informal se estructuran con base en una serie de leyes y decretos que buscan regular y controlar las actividades de transporte en todo el territorio, estas normativas están orientadas a definir claramente qué constituye un servicio de transporte legal y cuáles son los requisitos mínimos que los operadores deben cumplir para obtener autorizaciones de funcionamiento, el incumplimiento de estas normativas conlleva sanciones y multas que buscan disuadir la informalidad y fomentar el respeto por la legalidad en el sector (Gamboa et al., 2021).

Las políticas de fiscalización establecidas en Perú tienen como objetivo principal garantizar la seguridad y la calidad de los servicios de transporte terrestre, para ello, se implementan estrategias que incluyen operativos de control en puntos estratégicos y la colaboración con autoridades locales y nacionales, estas políticas también están orientadas a proteger a los usuarios y asegurar que los servicios cumplan con las regulaciones técnicas y de seguridad, lo cual contribuye a un entorno de transporte más confiable y eficiente para la población (Carmona, 2020).

2.2.1.2. NORMATIVA EXISTENTE SOBRE TRANSPORTE TERRESTRE INFORMAL

La Ley N.º 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, establece el marco normativo principal para la regulación

del transporte terrestre, esta ley tiene como objetivo asegurar que el servicio de transporte se realice de manera segura y eficiente, también detalla los requisitos que deben cumplir los transportistas para operar legalmente, especificando las condiciones de los vehículos, la habilitación de conductores y el establecimiento de rutas autorizadas, además, establece las sanciones correspondientes para quienes infringen estas disposiciones, como multas, inmovilización de vehículos y la suspensión de permisos (Rios, 2018).

La Ley N° 27181, Ley de Regulación del Transporte Terrestre, refuerza las acciones del Estado en la fiscalización del transporte informal, establece normas adicionales sobre el control de la prestación del servicio de transporte de pasajeros y carga, incluyendo la implementación de medidas como los operativos de control y la verificación de documentos y condiciones de los vehículos, con el fin de evitar la competencia desleal generada por los transportistas informales, promoviendo la formalización del sector para mejorar la calidad del servicio (Carmona, 2020).

El Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Reglamento Nacional de Regulación de Transporte Terrestre, especifica el procedimiento para que los operadores de transporte de pasajeros y carga obtengan los permisos de operación y la certificación de los vehículos, también establece los requisitos técnicos para la habilitación de las unidades de transporte, así como las sanciones a quienes operan fuera del marco normativo, brindando a las autoridades las herramientas necesarias para supervisar y sancionar a los infractores de manera efectiva (Gaspar, 2015).

La Ley N° 30230, Ley de Simplificación de Procedimientos Administrativos, también incide en la fiscalización del transporte terrestre informal, ya que permite la simplificación de trámites para la formalización de los transportistas que operan de manera informal, con el fin de fomentar la legalización de los servicios y

reducir la informalidad en el sector, esta ley establece procedimientos más ágiles para que los transportistas puedan acceder a los permisos necesarios, sin dejar de lado el control y la fiscalización del cumplimiento de la normativa (Valdivieso, 2021).

2.2.1.2.1. ACTUALIZACIÓN Y ADECUACIÓN DE LAS NORMAS DE TRANSPORTE A LA REALIDAD LOCAL

La actualización y adecuación de las normas de transporte es un proceso fundamental para garantizar que las regulaciones respondan de manera efectiva a los desafíos que enfrenta el sector del transporte terrestre, especialmente en lo que respecta a la informalidad, para ello, se deben realizar ajustes periódicos a las leyes y normativas existentes que permitan incorporar nuevos modelos de transporte que surgen debido a cambios en la demanda y el comportamiento de los usuarios, de esta manera, se busca que las regulaciones sean más flexibles y adaptadas a las necesidades específicas de cada región (Nalarte, 2018).

Una parte importante de este proceso consiste en la evaluación continua de la efectividad de las normas actuales en diversas zonas del país, especialmente en áreas urbanas con alta concentración de transporte informal, la adecuación de las leyes debe considerar las particularidades locales, como la congestión vehicular, la infraestructura de las vías y las características demográficas de los usuarios, por lo que las políticas deben adaptarse para ofrecer soluciones que respondan a estas realidades sin comprometer la seguridad y la calidad del servicio (Carmona, 2020).

El proceso de actualización también involucra la consulta con actores clave del sector, como transportistas, autoridades locales y organizaciones civiles, quienes aportan

su perspectiva sobre las barreras que enfrentan para cumplir con la normativa y las formas de mejorar la fiscalización, la participación de estos grupos es esencial para garantizar que las reformas sean prácticas y viables en la realidad local, promoviendo la formalización de los servicios de transporte y evitando que las nuevas regulaciones resulten excesivamente burocráticas o difíciles de implementar (Yaipén, 2021).

2.2.1.2.2. NÚMERO DE OPERATIVOS PLANIFICADOS Y EJECUTADOS

El número de operativos planificados y ejecutados es un indicador clave en la fiscalización de los servicios de transporte terrestre informal, estos operativos tienen como objetivo detectar y sancionar a los transportistas que operan al margen de la ley, la planificación de los operativos debe ser rigurosa e incluir estudios sobre los puntos críticos de operación informal, considerando factores como la hora del día y la cantidad de vehículos que transitan, el éxito de los operativos depende de una correcta organización y de la coordinación entre las autoridades encargadas, como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y la Policía Nacional del Perú (PNP) (Gamboa et al., 2021).

El número de operativos ejecutados refleja el compromiso de las autoridades en la lucha contra el transporte informal, estos operativos pueden ser diarios, semanales o mensuales según las necesidades de cada región y su nivel de incidencia de transporte informal, el registro de la cantidad de intervenciones realizadas permite evaluar la eficacia de las políticas de fiscalización y ajustar las estrategias conforme se identifiquen nuevas áreas problemáticas, de esta manera, se busca optimizar los recursos y maximizar el impacto de las acciones de control (Valdivieso, 2021).

La planificación de los operativos debe considerar los recursos disponibles, tanto humanos como logísticos, ya que esto influye en la capacidad de realizar un mayor número de intervenciones, los operativos incluyen la presencia de inspectores de tránsito y agentes de la policía, quienes verifican la documentación, las condiciones de los vehículos y la habilitación de los conductores, la frecuencia y el alcance de los operativos permiten mantener la presión sobre los servicios informales y reducir su proliferación en las zonas con alta demanda de transporte (Laurente, 2023).

2.2.1.2.3. PRESUPUESTO ASIGNADO A LA FISCALIZACIÓN DE TRANSPORTE TERRESTRE

El presupuesto asignado a la fiscalización de transporte terrestre es un elemento esencial que determina la capacidad de las autoridades para ejecutar operativos de control y supervisión de servicios informales, estos fondos permiten cubrir costos relacionados con personal, equipos tecnológicos y logística necesaria para llevar a cabo intervenciones efectivas, la asignación de un presupuesto adecuado refleja la prioridad que el gobierno otorga a la lucha contra la informalidad en el sector y su compromiso de proteger la seguridad de los usuarios y fomentar un entorno de transporte más ordenado (Carmona, 2020).

La asignación presupuestaria influye directamente en la cantidad y calidad de los operativos de fiscalización, con mayores recursos, las autoridades pueden emplear herramientas avanzadas como sistemas de monitoreo en tiempo real y dispositivos de identificación vehicular, lo cual permite mejorar la eficiencia de las inspecciones y la detección de infractores, un presupuesto limitado, por el contrario, reduce la capacidad operativa y la frecuencia de los

operativos, lo que podría llevar a un aumento de la actividad de transporte informal debido a la percepción de menor control y supervisión (Gaspar, 2015).

El uso eficiente del presupuesto asignado a la fiscalización implica la planificación y ejecución de estrategias que maximicen los recursos disponibles, esto incluye la coordinación interinstitucional para compartir equipos y personal, así como la optimización de rutas y horarios de los operativos, con un manejo adecuado del presupuesto, las autoridades pueden llevar a cabo más operativos y mantener una presencia constante que refuerce el cumplimiento de la normativa, asegurando así un impacto duradero en la reducción de la informalidad en el transporte terrestre (Nalarte, 2018).

2.2.1.3. EJECUCIÓN DE OPERATIVOS DE CONTROL Y FISCALIZACIÓN

La ejecución de operativos de control y fiscalización en el transporte terrestre informal es una acción clave que las autoridades implementan para hacer cumplir las normas de transporte y garantizar la seguridad de los usuarios, estos operativos incluyen la presencia de inspectores de tránsito y fuerzas del orden, quienes se encargan de verificar que los vehículos y conductores cumplan con los requisitos legales y técnicos necesarios, además, estos controles buscan detectar vehículos que operan sin permisos o licencias, lo cual es fundamental para reducir la presencia de transporte informal y fomentar la formalización del sector (Valdivieso, 2021).

Los operativos de fiscalización requieren una planificación detallada que considere factores como la ubicación, la hora y la cantidad de personal disponible, estas intervenciones se ejecutan en puntos estratégicos con alta afluencia de vehículos de

transporte informal, como terminales, avenidas principales y áreas urbanas de alto tránsito, la ejecución efectiva de estos operativos permite identificar y sancionar a infractores, además de servir como una medida disuasoria para otros transportistas que pudieran operar fuera del marco legal (Yaipén, 2021).

Además, el éxito de los operativos de control depende de la colaboración entre distintas entidades gubernamentales, como el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), la Policía Nacional del Perú (PNP) y las municipalidades, esta coordinación facilita la movilización de recursos y personal para realizar inspecciones integrales, que abarcan desde la revisión de documentos de los conductores hasta la inspección técnica de los vehículos, la ejecución conjunta de operativos también fortalece la capacidad de respuesta y permite una mejor cobertura en áreas con alta incidencia de transporte informal (Carmona, 2020).

2.2.1.3.1. FRECUENCIA DE OPERATIVOS DE FISCALIZACIÓN AL TRANSPORTE INFORMAL

La frecuencia de los operativos de fiscalización al transporte informal es un aspecto crucial para asegurar la efectividad de las medidas de control y la disminución de actividades irregulares, una alta periodicidad en la realización de estos operativos permite mantener una vigilancia constante, lo que disuade a los transportistas de operar sin las debidas autorizaciones y aumenta la percepción de riesgo entre quienes consideran involucrarse en la informalidad, la regularidad de estas acciones contribuye a crear un entorno de cumplimiento que refuerza la formalidad en el sector del transporte terrestre (Gamboa et al., 2021).

Una frecuencia adecuada en los operativos implica que se realicen de forma periódica y en horarios y ubicaciones estratégicas, ajustando las intervenciones a patrones de

mayor actividad informal, esto permite que las autoridades respondan de manera proactiva a las fluctuaciones de la informalidad, además, la constancia en los operativos ayuda a identificar y abordar de manera más efectiva las rutas y zonas con mayor incidencia de servicios no regulados, la planificación basada en la frecuencia asegura una cobertura más amplia y sostenida a lo largo del tiempo (Rios, 2018).

El impacto de la frecuencia de los operativos de fiscalización se refleja en la percepción de los transportistas y la población en general, cuando los operativos son constantes, la presencia de las autoridades se convierte en un elemento disuasorio que contribuye a reducir la informalidad y a fortalecer la confianza en las medidas de control, sin embargo, una baja frecuencia puede dar lugar a la proliferación de servicios informales, ya que la percepción de un control intermitente disminuye el riesgo percibido de sanción, por lo tanto, la periodicidad es un factor clave para mantener la efectividad de las políticas de fiscalización (Valdivieso, 2021).

2.2.1.3.2. NÚMERO DE VEHÍCULOS INFORMALES INTERVENIDOS Y SANCIONADOS

El número de vehículos informales intervenidos y sancionados es un indicador clave que refleja la efectividad de los operativos de fiscalización realizados por las autoridades, esta cifra permite medir el alcance de las acciones de control y evaluar si se están logrando los objetivos de reducir la informalidad en el transporte terrestre, cada vehículo intervenido representa un caso de incumplimiento de las normativas de transporte, y las sanciones aplicadas buscan no solo corregir la infracción, sino también disuadir futuras actividades ilegales por parte de los transportistas (Laurente, 2023).

La intervención y sanción de vehículos informales implica un proceso en el que las autoridades revisan la documentación, condiciones técnicas y permisos de operación de los vehículos, cuando se detectan irregularidades, se procede a imponer sanciones que pueden incluir multas, la inmovilización del vehículo y la suspensión de licencias, el número de vehículos intervenidos y sancionados proporciona una medida tangible de la presión ejercida por los organismos de control y ayuda a identificar áreas y momentos en los que la actividad informal es más prevalente (Carmona, 2020).

Asimismo, es un reflejo de la capacidad operativa y la frecuencia de los operativos de fiscalización, un aumento en el número de intervenciones puede sugerir una intensificación de los controles y un mayor compromiso por parte de las autoridades para combatir la informalidad, por otro lado, si el número disminuye, podría indicar limitaciones en los recursos o en la coordinación de los operativos, por ello, es importante que las cifras de intervenciones y sanciones sean analizadas periódicamente para ajustar y mejorar las estrategias de control (Gaspar, 2015).

2.2.1.3.3. PROCEDIMIENTOS DE FISCALIZACIÓN

Los procedimientos de fiscalización comprenden un conjunto de acciones y pasos que las autoridades deben seguir para garantizar que las intervenciones se realicen de manera ordenada y conforme a la normativa vigente, estos procedimientos implican desde la planificación de los operativos, la designación del personal responsable y la coordinación con otras entidades, hasta la ejecución en campo y el registro de los resultados, contar con procedimientos bien definidos permite que los operativos

sean más eficientes y efectivos en la identificación y sanción de infracciones (Nalarte, 2018).

Un procedimiento de fiscalización efectivo incluye la verificación de los documentos de los vehículos y conductores, la inspección de las condiciones técnicas de las unidades y la constatación de los permisos necesarios para operar de manera formal, durante estas inspecciones, los agentes deben seguir protocolos que garanticen la legalidad y transparencia de sus acciones, esto incluye el uso de equipos de registro como cámaras y dispositivos electrónicos para documentar cada intervención, los procedimientos detallados ayudan a mantener un estándar uniforme en la fiscalización y a prevenir posibles abusos o errores (Valdivieso, 2021).

En la misma línea, el desarrollo de los procedimientos de fiscalización también implica un componente de capacitación y actualización constante del personal encargado, los inspectores deben conocer las normativas vigentes y los cambios en la legislación, así como las técnicas adecuadas para tratar con situaciones imprevistas y garantizar la seguridad tanto de ellos mismos como de los conductores, la capacitación asegura que el personal esté preparado para aplicar las normas de manera adecuada y contribuye a una fiscalización más justa y efectiva (Yaipén, 2021).

2.2.1.4. SEGURIDAD VIAL Y CONDICIONES DE LOS VEHÍCULOS

La seguridad vial y las condiciones de los vehículos son aspectos fundamentales en la fiscalización del transporte terrestre informal, garantizar que los vehículos cumplan con las normas de seguridad no solo protege a los pasajeros, sino que también

contribuye a la integridad de los conductores y otros usuarios de la vía, la revisión de las condiciones mecánicas y de seguridad incluye el estado de los frenos, las luces, las llantas y otros componentes críticos que afectan la capacidad del vehículo para operar de manera segura, estas inspecciones son una herramienta clave para prevenir accidentes y promover un entorno de transporte más confiable (Carmona, 2020).

El control de las condiciones de los vehículos en los operativos de fiscalización busca detectar aquellos que no cumplen con los estándares mínimos de seguridad, las unidades que operan de manera informal suelen carecer de mantenimiento adecuado, lo que incrementa el riesgo de fallos mecánicos y accidentes, la fiscalización rigurosa permite identificar estos vehículos y, de ser necesario, retirarlos de circulación hasta que cumplan con los requerimientos establecidos, esta medida protege no solo a los pasajeros, sino también a otros usuarios de la vía y contribuye a reducir el índice de siniestralidad (Rios, 2018).

La evaluación de la seguridad vial incluye verificar la documentación que avala que los vehículos han pasado revisiones técnicas obligatorias y cumplen con las normas de emisión de gases, los vehículos informales a menudo operan sin haber sido sometidos a estos controles, lo que aumenta el riesgo de que no cumplan con los estándares ambientales y de seguridad, la revisión de estos aspectos es esencial para asegurar que las unidades que circulan estén en condiciones adecuadas y no representen un peligro para el entorno ni para los usuarios (Gamboa et al., 2021).

2.2.1.4.1. CONDICIONES MECÁNICAS Y TÉCNICAS DE LOS VEHÍCULOS INTERVENIDOS

Las condiciones mecánicas y técnicas de los vehículos intervenidos en los operativos de fiscalización son un aspecto crucial para garantizar la seguridad de los pasajeros y la

integridad de las vías, durante la fiscalización, los inspectores revisan que los vehículos cumplan con los estándares establecidos, como el correcto funcionamiento de los sistemas de frenos, la dirección, la suspensión y otros elementos mecánicos que aseguran una operación segura, las deficiencias en estos sistemas pueden aumentar significativamente el riesgo de accidentes y comprometer la seguridad vial (Valdivieso, 2021).

La revisión técnica de los vehículos informales también implica verificar si estos cuentan con la documentación que acredite inspecciones técnicas pasadas y mantenimientos regulares, la falta de estos comprobantes suele ser indicativa de una falta de cuidado en el mantenimiento de la unidad, las condiciones técnicas evaluadas incluyen el estado del motor, las emisiones de gases y otros aspectos que afectan el rendimiento y la seguridad del vehículo, los operativos aseguran que los vehículos no solo funcionen, sino que lo hagan en condiciones que minimicen el riesgo de fallos y accidentes (Laurente, 2023).

Durante las intervenciones, las condiciones mecánicas de los vehículos se examinan para identificar componentes desgastados o en mal estado que puedan comprometer la seguridad, esto incluye la revisión de los sistemas de suspensión y amortiguación, los sistemas de freno y las partes estructurales del vehículo, cuando se detectan deficiencias graves, el vehículo puede ser retirado de circulación hasta que las fallas sean corregidas, esta medida es importante no solo para la seguridad de los pasajeros, sino también para evitar daños mayores en las vías públicas y accidentes potencialmente graves (Nalarte, 2018).

2.2.1.4.2. CANTIDAD DE VEHÍCULOS INFORMALES SIN SEGURO DE ACCIDENTES

La cantidad de vehículos informales sin seguro de accidentes es una preocupación constante en la fiscalización de los servicios de transporte terrestre, la ausencia de un seguro de accidentes implica que tanto los conductores como los pasajeros y terceros quedan desprotegidos ante posibles incidentes, durante los operativos de fiscalización, se verifica si los vehículos cuentan con pólizas de seguro que cubran daños personales y materiales, la falta de este requisito básico es un indicativo de la informalidad del servicio y representa un riesgo significativo en términos de seguridad vial y protección civil (Carmona, 2020).

La cantidad de vehículos informales que carecen de seguro de accidentes refleja la magnitud del problema de la informalidad en el transporte, la falta de esta cobertura mínima significa que, en caso de accidentes, los afectados deben enfrentar dificultades para recibir atención médica o indemnizaciones, la fiscalización de estos vehículos busca mitigar este problema, sancionando a los conductores que operan sin seguro y promoviendo la formalización del servicio, de esta manera, se incentiva una mayor conciencia sobre la importancia del cumplimiento de las normas de seguridad y protección (Rios, 2018).

El análisis de los operativos de fiscalización arroja datos importantes sobre cuántos vehículos informales circulan sin seguro de accidentes, este número suele ser elevado en zonas con alta demanda de transporte informal y donde la supervisión es menos frecuente, la falta de seguros obligatorios no solo es una infracción, sino que contribuye a la proliferación de servicios de transporte que no cumplen con los estándares básicos de seguridad, los datos recopilados

ayudan a las autoridades a ajustar sus estrategias de control y a enfocarse en áreas críticas donde el problema es más prevalente (Gamboa et al., 2021).

2.2.1.5. PERFIL Y CONDICIONES LABORALES DE CONDUCTORES DE TRANSPORTE INFORMAL

El perfil y las condiciones laborales de los conductores de transporte informal suelen caracterizarse por la falta de estabilidad y beneficios laborales, estos conductores a menudo trabajan sin contratos formales ni acceso a seguros de salud o protección social, lo que los expone a situaciones de vulnerabilidad en caso de accidentes o enfermedades, la fiscalización de los servicios de transporte terrestre informal busca no solo identificar vehículos sin los permisos necesarios, sino también evaluar la situación laboral de quienes los operan para fomentar mejoras en la seguridad y en las condiciones laborales del sector (Gaspar, 2015).

Además, los conductores de transporte informal en muchos casos no han recibido formación profesional específica para el manejo de vehículos de transporte público, lo que puede implicar un menor conocimiento de las normas de tránsito y seguridad vial, las condiciones laborales en las que se desempeñan suelen ser precarias con jornadas extendidas y sin garantías de un salario fijo, los operativos de fiscalización ayudan a visibilizar estos aspectos al registrar las características de los conductores y las condiciones en las que operan, lo cual es crucial para la planificación de políticas que promuevan la formalización y profesionalización del servicio (Valdivieso, 2021).

Las condiciones laborales de los conductores informales están marcadas por la ausencia de derechos laborales como vacaciones pagadas, descansos obligatorios y beneficios de seguro, esta situación genera un entorno de trabajo inestable y con alta rotación de personal, la fiscalización permite identificar no solo

la falta de documentación y permisos de los vehículos, sino también las carencias que enfrentan los conductores en términos de derechos laborales y bienestar, estos hallazgos son fundamentales para desarrollar estrategias que mejoren el panorama del transporte y promuevan la formalización del empleo en este sector (Yaipén, 2021).

2.2.1.5.1. NIVEL DE CAPACITACIÓN O EXPERIENCIA DE LOS CONDUCTORES

El nivel de capacitación o experiencia de los conductores de transporte informal es un factor determinante en la calidad y seguridad del servicio que ofrecen, muchos de estos conductores carecen de formación formal en conducción de transporte público y desconocen aspectos técnicos de seguridad vial, lo cual incrementa el riesgo de accidentes, la fiscalización de los servicios de transporte terrestre informal permite evaluar el grado de experiencia y capacitación de los conductores y a través de los operativos se pueden identificar las carencias en conocimientos y habilidades que podrían ser abordadas mediante programas de formación y certificación (Nalarte, 2018).

Los operativos de fiscalización ayudan a determinar el nivel de capacitación que tienen los conductores de transporte informal, es común que muchos de ellos hayan adquirido su experiencia de manera empírica sin una instrucción formal sobre las normas de tránsito o los protocolos de seguridad, esta falta de formación adecuada impacta negativamente en la conducción responsable y en la capacidad de respuesta ante situaciones imprevistas en la vía, las autoridades pueden usar la información recopilada durante las intervenciones para proponer medidas que fomenten una capacitación obligatoria y mejoren la calidad del servicio (Carmona, 2020).

Por otro lado, la falta de programas de capacitación formal es una de las principales características observadas entre los conductores de transporte informal, muchos dependen únicamente de su experiencia previa para operar vehículos en rutas de alta demanda, lo cual puede ser insuficiente para garantizar un manejo seguro y eficiente, la fiscalización permite identificar estos casos y resaltar la necesidad de implementar programas de formación que aborden tanto los aspectos técnicos de la conducción como las normativas legales y de seguridad, contribuyendo a mejorar el perfil de los conductores y a reducir los riesgos asociados al transporte informal (Laurente, 2023).

2.2.1.5.2. EDAD PROMEDIO DE LOS CONDUCTORES EN EL SERVICIO INFORMAL

La edad promedio de los conductores en el servicio de transporte informal es un indicador que ayuda a comprender la dinámica y las características demográficas de este sector, en muchos casos se observa que los conductores pertenecen a grupos etarios que van desde los 25 hasta los 50 años, lo cual refleja que este tipo de trabajo es una alternativa económica para personas en edad laboral activa pero que no necesariamente cuentan con acceso a empleos formales, la fiscalización de estos servicios permite recopilar información sobre la edad de los conductores y entender cómo influye en su desempeño y en la seguridad del servicio (Gamboa et al., 2021).

En los operativos de fiscalización del transporte informal se puede notar que la edad promedio de los conductores varía dependiendo de la región y de las condiciones socioeconómicas de la zona, en áreas urbanas es común encontrar conductores más jóvenes, de entre 20 y 35 años, quienes buscan ingresos rápidos y flexibles, mientras que en

zonas más alejadas es posible que la edad promedio sea mayor, con conductores experimentados que han trabajado en el sector por muchos años, estos datos permiten a las autoridades diseñar políticas y programas de capacitación adaptados a las diferentes etapas de vida de los conductores (Rios, 2018).

La fiscalización de los servicios de transporte informal también arroja luz sobre la correlación entre la edad de los conductores y su capacidad para operar de manera segura, los conductores más jóvenes a menudo tienen menos experiencia y pueden asumir mayores riesgos en la carretera, mientras que los de mayor edad podrían enfrentar desafíos relacionados con reflejos y resistencia física, conocer la edad promedio de los conductores permite implementar estrategias de formación y sensibilización que se adapten a las necesidades de cada grupo etario, contribuyendo a mejorar la seguridad y la calidad del servicio ofrecido (Valdivieso, 2021).

2.2.1.5.3. CONDICIONES LABORALES Y SALARIALES DE LOS CONDUCTORES INFORMALES

Las condiciones laborales y salariales de los conductores de transporte informal suelen caracterizarse por la inestabilidad y la falta de beneficios sociales, la mayoría de estos conductores no cuenta con contratos formales que les otorguen derechos como seguro de salud, vacaciones o indemnización por despido, lo cual incrementa su vulnerabilidad ante cualquier eventualidad, la fiscalización de los servicios de transporte informal permite documentar estas condiciones para evidenciar la necesidad de medidas que promuevan la formalización del empleo y la protección de los trabajadores en el sector (Gaspar, 2015).

El trabajo en el transporte informal se caracteriza por largas jornadas laborales que muchas veces superan las horas reglamentadas en un empleo formal, sin embargo, estas extensas horas de trabajo no siempre se traducen en una remuneración estable o justa, los ingresos de los conductores suelen depender de la cantidad de pasajeros que logren transportar diariamente, lo que genera incertidumbre financiera, la fiscalización y el monitoreo de estos servicios permiten a las autoridades tener un panorama más claro sobre las condiciones salariales de los conductores y diseñar estrategias que fomenten mejores prácticas laborales (Yaipén, 2021).

El salario de los conductores informales suele depender en gran medida de la oferta y demanda del servicio, lo que significa que los ingresos pueden ser muy variables, en algunos casos, los conductores pueden enfrentar competencia desleal y tarifas bajas, lo cual repercute directamente en su capacidad de obtener un ingreso suficiente para cubrir sus necesidades básicas, la fiscalización de los servicios de transporte informal permite recolectar datos sobre estas situaciones y plantea la posibilidad de promover regulaciones que ayuden a equilibrar el mercado y mejorar las condiciones económicas de los conductores (Carmona, 2020).

2.2.1.5.4. CONOCIMIENTO DE LOS CONDUCTORES SOBRE LAS NORMATIVAS DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD

El conocimiento de los conductores sobre las normativas de tránsito y seguridad es un factor crucial para garantizar la seguridad vial, muchos conductores de transporte informal desconocen las leyes y regulaciones vigentes que rigen el tránsito y la seguridad en las vías, esta falta de conocimiento

pone en riesgo tanto a los pasajeros como a otros usuarios de la vía, la fiscalización de los servicios de transporte informal permite identificar esta brecha en la formación de los conductores y proponer estrategias de capacitación que garanticen el cumplimiento de las normativas, lo que contribuiría a reducir los accidentes y mejorar la calidad del servicio (Laurente, 2023).

El desconocimiento de las normativas de tránsito y seguridad entre los conductores informales se debe a la falta de capacitación formal y a la escasa motivación para actualizarse en las regulaciones vigentes, la mayoría de los conductores aprende de manera empírica y sin orientación profesional, lo que provoca que en muchos casos no cumplan con los estándares mínimos de seguridad vial, la fiscalización a través de operativos puede detectar estos vacíos en el conocimiento y propiciar la implementación de programas educativos que fortalezcan el cumplimiento de las leyes de tránsito y mejoren la seguridad general (Gamboa et al., 2021).

2.2.1.6. IMPACTO EN EL TRÁNSITO Y LA ECONOMÍA LOCAL

El impacto del transporte terrestre informal en el tránsito es considerable, ya que contribuye al congestionamiento de las vías debido a la falta de regulación en cuanto a rutas, horarios y número de vehículos que operan, lo que genera caos y ralentiza el flujo vehicular, a su vez, esta situación afecta negativamente la movilidad de los habitantes y aumenta el riesgo de accidentes, la fiscalización de los servicios informales permite regular esta situación al imponer medidas que busquen ordenar el tránsito y mejorar la fluidez vehicular en las zonas más afectadas por el transporte ilegal (Nalarte, 2018).

Asimismo, tiene un impacto directo en la economía local, ya que al no cumplir con las normativas fiscales y laborales, evade el

pago de impuestos y contribuciones que benefician a las arcas municipales y a los servicios públicos, lo cual limita el desarrollo de proyectos de infraestructura vial y de mejora en la calidad del transporte público, la fiscalización permite identificar a los operadores informales que no contribuyen a la economía formal y facilitar su integración al sistema legal, lo que tendría efectos positivos tanto en la economía local como en la mejora de los servicios públicos (Rios, 2018).

En adición, el impacto en el tránsito por la presencia de vehículos informales es una de las principales preocupaciones de las autoridades locales, ya que la circulación de estos vehículos no está sujeta a los controles de tránsito establecidos, lo que provoca una sobrecarga en las vías y una distribución inadecuada del flujo vehicular, lo cual aumenta la probabilidad de accidentes y reduce la calidad del servicio de transporte, la fiscalización y control de estos vehículos es esencial para mitigar estos efectos y ordenar el tránsito, reduciendo así el impacto negativo sobre la ciudad (Valdivieso, 2021).

2.2.1.6.1. CONTRIBUCIÓN DEL TRANSPORTE INFORMAL AL TRÁFICO VEHICULAR EN HORAS PICO

La contribución del transporte informal al tráfico vehicular en horas pico es significativa, ya que la presencia de vehículos no regulados genera una sobrecarga en las vías que ya están congestionadas debido al incremento del flujo vehicular, estos vehículos informales no siguen horarios establecidos ni rutas definidas, lo que provoca que se detengan de manera intempestiva y obstruyan el paso, empeorando las condiciones de tráfico, la fiscalización de los servicios de transporte informal permite intervenir de manera eficiente en estos puntos críticos y minimizar el impacto negativo en la circulación (Carmona, 2020).

El transporte informal en horas pico intensifica el congestionamiento vehicular debido a que muchos de estos vehículos circulan sin respetar los límites establecidos por el transporte formal, lo que provoca que se mezclen con otros vehículos de transporte público y privado, dificultando la fluidez del tránsito, esto genera demoras significativas para los usuarios de las vías, la fiscalización contribuye a reducir esta congestión al controlar y regular el número de vehículos informales que circulan en estos horarios, lo cual mejora las condiciones del tránsito en las principales arterias de la ciudad (Gaspar, 2015).

Asimismo, la presencia de vehículos informales durante las horas pico contribuye al caos vehicular, especialmente en las principales rutas de acceso a las zonas urbanas, ya que estos vehículos no tienen una planificación de rutas que permita un flujo ordenado y eficiente, lo que causa paradas innecesarias y bloqueos en el tráfico, afectando a miles de usuarios que deben desplazarse en los mismos horarios, la fiscalización de los servicios informales busca minimizar este problema al ordenar la circulación de los vehículos y optimizar la infraestructura vial en función de las necesidades de los usuarios (Yaipén, 2021).

2.2.1.6.2. NIVEL DE AFECTACIÓN A LOS TRANSPORTISTAS FORMALES

El nivel de afectación a los transportistas formales por la presencia de transporte informal es elevado, ya que los conductores informales no cumplen con los requisitos legales ni las normativas de seguridad que deben seguir los transportistas formales, lo que les permite operar a un costo mucho más bajo, creando una competencia desleal que reduce las oportunidades de negocio para los transportistas que sí cumplen con las regulaciones, la fiscalización del

transporte informal permite nivelar esta competencia, buscando integrar a los informales al sistema regulado y proteger los intereses de los transportistas formales (Valdivieso, 2021).

Los transportistas formales enfrentan una alta afectación debido a que los vehículos informales ocupan rutas y espacios sin ningún tipo de planificación o control, lo que reduce la eficiencia del sistema de transporte y genera mayores tiempos de espera en las paradas, además, los conductores de transporte formal deben enfrentarse a la saturación de las vías por la circulación de vehículos informales que no respetan las mismas restricciones, la fiscalización es clave para disminuir este impacto negativo y garantizar que los vehículos formales puedan operar con mayor seguridad y eficiencia (Laurente, 2023).

Además, la presencia de transporte informal afecta considerablemente a los transportistas formales al generar una saturación de las rutas más demandadas, ya que muchos vehículos informales operan sin restricciones de horarios o rutas, lo que provoca un aumento del tráfico y reduce la rentabilidad de los transportistas formales, quienes deben competir en condiciones desiguales, la fiscalización tiene un papel fundamental en el control de estos servicios informales, buscando mejorar la equidad en el sector y asegurar que los transportistas formales no sufran pérdidas económicas debido a la competencia ilegal (Gamboa et al., 2021).

2.2.1.6.3. PORCENTAJE DE INGRESOS EN TRANSPORTE INFORMAL DENTRO DEL MERCADO DE TRANSPORTE LOCAL

El porcentaje de ingresos del transporte informal dentro del mercado de transporte local es considerablemente alto, ya

que una gran parte de los usuarios prefiere recurrir a estos servicios debido a su accesibilidad, precios más bajos y falta de regulaciones estrictas, lo que representa un desafío para los transportistas formales que deben cumplir con mayores requisitos operativos y de seguridad, esto genera una competencia desleal que afecta directamente la rentabilidad del transporte formal, la fiscalización de los servicios informales busca reducir este impacto al controlar la cantidad de vehículos informales que operan sin regulación (Carmona, 2020).

La participación del transporte informal en el mercado de transporte local se ha incrementado debido a la falta de políticas de fiscalización efectivas y a la creciente demanda de servicios más económicos por parte de los usuarios, esto provoca que los transportistas formales pierdan una parte significativa de sus ingresos, ya que los vehículos informales ocupan las rutas más rentables sin seguir las normativas y sin pagar impuestos, lo que reduce las ganancias de quienes sí cumplen con las leyes, por lo tanto, la fiscalización es fundamental para disminuir esta tendencia y asegurar una competencia más equitativa (Rios, 2018).

Dentro del mercado de transporte local, el porcentaje de ingresos del sector informal ha ido en aumento, debido a la falta de control efectivo sobre los vehículos que operan fuera del marco legal, esto provoca que muchos usuarios opten por el transporte informal por la facilidad de acceso y los costos bajos, lo que a su vez reduce los ingresos de los transportistas formales, la fiscalización de los servicios informales puede ayudar a mitigar este problema al regularizar la situación de los vehículos informales y promover su integración al sistema formal (Nalarte, 2018).

2.2.1.7. TASA DE INFRACCIONES Y SANCIONES

La tasa de infracciones y sanciones en el transporte terrestre informal refleja la frecuencia con la que los vehículos informales son detectados por no cumplir con las normativas de tránsito y transporte, lo que puede incluir el operar sin la documentación adecuada, exceder las rutas establecidas o no contar con los permisos necesarios, esta tasa es un indicador de la efectividad de las acciones de fiscalización y del nivel de control que las autoridades tienen sobre el sector informal, un aumento en las infracciones señala la necesidad de mayores operativos y sanciones para reducir la ilegalidad en el transporte (Gaspar, 2015).

Esta tasa es un factor clave para medir el impacto de las políticas de fiscalización, pues refleja la cantidad de conductores informales que violan las leyes de tránsito, este índice puede ser elevado cuando las medidas de control son insuficientes o no se aplican con rigor, la frecuencia de las infracciones también puede depender de la percepción de los conductores informales sobre el riesgo de ser sancionados, lo que influye en su comportamiento en las vías y en la disposición a cumplir con las normativas establecidas (Valdivieso, 2021).

Además, resulta un reflejo directo de la efectividad de los operativos de fiscalización realizados en las rutas y áreas de mayor concentración de transporte informal, cuando esta tasa es alta, indica que existe una gran cantidad de vehículos operando sin cumplir con los requisitos legales, lo que afecta negativamente la seguridad vial y la competitividad de los transportistas formales, por ello, una política de sanciones severas y frecuentes puede ser una de las herramientas más eficaces para reducir la actividad del transporte informal (Laurente, 2023).

2.2.1.7.1. NÚMERO DE INFRACCIONES IMPUESTAS A CONDUCTORES DE TRANSPORTE INFORMAL

El número de infracciones impuestas a los conductores de transporte informal es un indicador clave para medir la eficacia de los operativos de fiscalización, ya que refleja la cantidad de vehículos informales que incumplen las normativas establecidas para la seguridad vial, el cumplimiento de rutas y la documentación requerida, una alta cantidad de infracciones sugiere que los esfuerzos para regular este sector deben intensificarse, con el fin de reducir la circulación de vehículos que operan al margen de la ley (Gamboa et al., 2021).

Las infracciones impuestas a los conductores informales puede aumentar cuando los operativos de fiscalización son más frecuentes o cuando se implementan nuevas regulaciones más estrictas, este incremento puede ser una señal de que los transportistas informales están siendo más controlados por las autoridades, sin embargo, también puede reflejar una resistencia a ajustarse a las normativas vigentes, lo que implica que se requiere un enfoque más educativo y disuasivo para lograr la regularización de estos conductores (Rios, 2018).

Asimismo, resulta un factor fundamental para evaluar la efectividad de las sanciones aplicadas, ya que si el número de infracciones sigue siendo alto a pesar de las sanciones, puede ser indicativo de que las multas no son suficientes para disuadir a los infractores, esto resalta la importancia de aplicar medidas adicionales como la suspensión temporal o permanente de licencias, la inmovilización de vehículos o el aumento de operativos para lograr un impacto real en la reducción de la informalidad en el sector (Carmona, 2020).

2.2.1.7.2. TIPO DE SANCIONES APLICADAS

El tipo de sanciones aplicadas a los conductores de transporte terrestre informal varía dependiendo de la gravedad de la infracción cometida, entre las sanciones más comunes se incluyen multas económicas, la inmovilización de vehículos, la suspensión temporal o definitiva de la licencia de conducir y la incautación de documentos del vehículo, estas sanciones buscan no solo penalizar a los infractores, sino también disuadir a otros conductores de participar en actividades informales que pongan en riesgo la seguridad vial y el orden público (Nalarte, 2018).

Además, refleja la política de fiscalización de las autoridades, en muchos casos, las sanciones más severas son aplicadas cuando los conductores incurren en faltas graves como el transporte sin autorización, el exceso de velocidad en áreas de alto riesgo o la circulación en rutas prohibidas, además de las multas, las sanciones pueden incluir la obligación de asistir a programas de concientización sobre seguridad vial o la suspensión del servicio hasta que se regularicen las condiciones del vehículo o del conductor (Yaipén, 2021).

Las sanciones aplicadas a los conductores de transporte informal incluyen una combinación de medidas punitivas y correctivas, las primeras buscan castigar el incumplimiento de las normativas y las segundas pretenden corregir los comportamientos infractores a través de la educación o la regularización, por ejemplo, los conductores pueden ser multados por operar sin licencia o sin seguro, o se les puede imponer la obligación de registrar su vehículo formalmente antes de retomar el servicio, lo que busca garantizar la legalidad en el sector (Valdivieso, 2021).

2.2.1.7.3. EFICACIA EN LA RECAUDACIÓN DE MULTAS IMPUESTAS AL TRANSPORTE INFORMAL

La eficacia en la recaudación de multas impuestas al transporte informal está estrechamente relacionada con la capacidad de las autoridades para implementar mecanismos de control que garanticen el pago efectivo de las sanciones, en muchos casos, la recaudación es deficiente debido a la falta de sistemas de seguimiento adecuados o a la resistencia de los conductores informales a regularizar su situación, por lo tanto, mejorar la eficiencia en la recaudación implica optimizar los procedimientos administrativos y reforzar las campañas de concientización sobre la importancia de cumplir con las normas establecidas (Gaspar, 2015).

Un aspecto clave de la eficacia en la recaudación de multas es la implementación de sistemas electrónicos de pago que permitan a los conductores realizar sus pagos de manera más ágil y segura, así como la creación de plataformas digitales que centralicen los cobros y mejoren la transparencia, estos sistemas facilitan el seguimiento de los pagos pendientes y evitan la evasión de las multas, mejorando la eficiencia de los procesos recaudatorios y aumentando los ingresos destinados a financiar el control y regulación del transporte terrestre (Carmona, 2020).

Asimismo, se ve influenciada por la voluntad política de las autoridades para aplicar sanciones de manera consistente, es decir, cuando se imponen multas pero no se realiza un seguimiento adecuado o no se aplican medidas para asegurar su pago, el sistema pierde efectividad, por lo tanto, es esencial que las autoridades fortalezcan sus procesos administrativos y colaboren con otras entidades, como bancos o plataformas de pago, para facilitar el cobro y

garantizar que los fondos se utilicen adecuadamente en la fiscalización (Laurente, 2023).

2.2.1.7.4. PORCENTAJE DE REINCIDENCIA DE INFRACTORES EN EL TRANSPORTE INFORMAL

El porcentaje de reincidencia de infractores en el transporte informal se refiere a la cantidad de conductores que, luego de haber sido sancionados, vuelven a cometer las mismas infracciones, este indicador refleja la efectividad de las medidas de sanción y la educación en la modificación del comportamiento de los infractores, en muchos casos, la reincidencia alta puede señalar la insuficiencia de las sanciones o la falta de estrategias de reeducación que logren generar un cambio significativo en la actitud de los conductores (Gamboa et al., 2021).

Un alto porcentaje de reincidencia de infractores en el transporte informal puede estar asociado con la falta de medidas preventivas eficaces, como programas de sensibilización o de concientización sobre las consecuencias de las infracciones, también puede indicar que las sanciones impuestas no son suficientemente disuasivas para los infractores, lo que subraya la necesidad de reforzar las políticas de fiscalización y aplicar sanciones más contundentes para desalentar el incumplimiento de las normas (Yaipén, 2021).

Conforme lo señalado, la reincidencia en el transporte informal refleja un desafío persistente para las autoridades de transporte, ya que muchos conductores informales continúan operando ilegalmente a pesar de las multas y sanciones impuestas, una posible causa de este fenómeno es la falta de alternativas accesibles para los conductores que desean

regularizar su situación, por lo que las autoridades deben implementar políticas más inclusivas que faciliten la transición hacia la formalidad, además de aplicar sanciones más severas en casos de reincidencia para asegurar el cumplimiento de las normativas (Carmona, 2020).

2.2.2. PROPUESTAS DE REFORMA DE TRANSPORTE TERRESTRE INFORMAL

Una de las teorías clave es la teoría de la modernización de Rostow (1960), que sostiene que el progreso de un país está directamente relacionado con la capacidad de modernizar sus sectores productivos, en este caso, el transporte, para pasar de una estructura informal y desorganizada a un modelo formal, regulado y tecnológicamente avanzado, Rostow argumenta que las reformas estructurales, como la formalización de los servicios de transporte, son esenciales para el desarrollo económico y social, ya que contribuyen a la creación de empleos formales, el aumento de la recaudación fiscal y la mejora de la seguridad vial, por lo que las reformas en el transporte informal deben enfocarse en mejorar las condiciones laborales y operativas de los transportistas (Domínguez, 2024).

En términos de gestión pública y políticas públicas, la teoría de los mercados imperfectos de Stiglitz (1989) resalta la necesidad de intervenir en mercados donde la competencia no es equitativa debido a la existencia de actores informales que operan sin cumplir con las regulaciones del mercado formal, Stiglitz sostiene que los mercados informales, como el transporte terrestre, generan ineficiencias económicas, injusticias sociales y riesgos para la salud y la seguridad, por lo tanto, las reformas deben centrarse en corregir estas fallas de mercado mediante la implementación de políticas que promuevan la competencia, la inclusión de los trabajadores informales en el sistema económico formal y la mejora de la infraestructura pública, como la ampliación de las rutas de transporte y el fortalecimiento de las autoridades encargadas de la regulación (García et al., 2023).

La teoría del cambio institucional de North (1990) enfatiza que las reformas deben estar acompañadas de un cambio en las instituciones formales e informales para ser efectivas, en este sentido, North señala que, para que las propuestas de reforma al transporte informal tengan éxito, no solo deben establecerse nuevas leyes y regulaciones, sino también cambiar la mentalidad de los actores involucrados, tanto de los conductores como de los usuarios y autoridades, estos cambios requieren una redefinición de las normas sociales y las prácticas cotidianas dentro del sector, así como incentivos claros para que los transportistas se formalicen, como el acceso a programas de financiamiento, formación y mayor seguridad en el trabajo, lo que permitirá reducir la informalidad (Laurente, 2023).

Respecto a la definición de las propuestas de reforma al transporte terrestre informal, se centran principalmente en la necesidad de formalizar el servicio de transporte, para lo cual se sugiere la creación de un sistema que permita a los conductores informales obtener licencias y permisos de manera más accesible, con el fin de evitar la exclusión social de los trabajadores del sector, además, se propone implementar políticas que ofrezcan incentivos, tales como subsidios para la compra de vehículos nuevos y la mejora de infraestructuras viales, lo que motivaría a los conductores a pasar del sector informal al formal, generando un sistema de transporte más organizado y seguro para los usuarios (Rojas, 2024).

Otra propuesta clave es la modernización de la infraestructura de transporte público, considerando que el actual sistema informal se ve afectado por rutas inadecuadas y falta de mantenimiento en las vías, por lo que se sugiere una inversión estatal en la construcción de terminales y paraderos formales, así como en la mejora de las rutas, permitiendo un tránsito más fluido y seguro, este tipo de reformas también incluiría la instalación de señales de tránsito adecuadas y la implementación de sistemas de gestión de tráfico, con lo cual se regularía mejor el flujo vehicular y se disminuirían los accidentes (Oyola, 2020).

Las reformas también deben incluir la capacitación y regularización de los conductores, con la implementación de programas de formación para mejorar las habilidades de conducción y conocimiento de las normativas de tránsito, de esta manera, se busca reducir la siniestralidad en el sector y aumentar la responsabilidad de los conductores, mediante una serie de cursos que otorguen licencias adecuadas y obliguen a los conductores a mantenerse actualizados en cuestiones de seguridad vial y transporte, además de establecer un sistema de evaluación continua para asegurar el cumplimiento de los requisitos establecidos por la ley (Palma, 2019).

2.2.2.1. REGULARIZACIÓN Y FORMALIZACIÓN DEL TRANSPORTE INFORMAL

La regularización y formalización del transporte informal se refiere a un proceso mediante el cual los conductores y vehículos informales pasan a ser parte del sistema de transporte formal, para ello se propone que los conductores obtengan licencias oficiales, siguiendo un proceso de capacitación y exámenes rigurosos que aseguren que cumplen con las normativas de tránsito y seguridad, además, la regularización implicaría la entrega de permisos y registros que formalicen el trabajo de los transportistas, permitiendo su inclusión en un sistema que ofrezca beneficios sociales y laborales como pensiones y seguros de salud (Laurente, 2023).

Una de las propuestas clave en la formalización del transporte informal es la creación de incentivos para los conductores informales, tales como subsidios para la compra de vehículos nuevos o la mejora de los existentes, lo que les permitiría cumplir con los estándares de seguridad y emisiones establecidos por la ley, de igual forma se sugiere la creación de un sistema de pago accesible para los permisos y registros, de manera que los costos no representen una barrera económica para los transportistas informales, así como la simplificación de los trámites

administrativos para hacerlos más ágiles y accesibles (Domínguez, 2024).

Asimismo, es importante la definición de normas claras sobre la calidad de los vehículos, en la regularización del transporte se establece que los vehículos informales deben cumplir con ciertas condiciones de seguridad, como el mantenimiento adecuado y la verificación de sus condiciones mecánicas, la propuesta incluye que los vehículos pasen por inspecciones periódicas que certifiquen que están aptos para circular en las rutas establecidas, de esta forma se mejoraría la calidad del servicio y se reduciría la siniestralidad en el sector, beneficiando tanto a los pasajeros como a los conductores (Venero, 2018).

2.2.2.1.1. NÚMERO DE TRANSPORTISTAS INFORMALES REGISTRADOS

El número de transportistas informales registrados se refiere a la cantidad de conductores y vehículos que han completado el proceso de formalización dentro del sistema de transporte terrestre, este registro es esencial para garantizar que los transportistas cumplan con los requisitos legales, técnicos y de seguridad establecidos, por lo tanto, el aumento en el número de transportistas registrados refleja el éxito de las políticas de formalización y la confianza de los conductores en los beneficios ofrecidos, como la seguridad social, el acceso a préstamos y el derecho a operar dentro de un marco normativo (García et al., 2023).

El registro de los transportistas informales tiene como objetivo crear un censo actualizado que permita a las autoridades conocer el número exacto de operadores en el sector, este registro es clave para la planificación y distribución de recursos destinados a mejorar las infraestructuras viales, garantizar el control de la calidad del

servicio y evitar el aumento de la competencia desleal que afecta a los transportistas formales, de igual manera, el registro asegura que los conductores informales sean sometidos a exámenes de seguridad y formación que garanticen un transporte seguro y confiable (Rojas, 2024).

2.2.2.1.2. REDUCCIÓN EN EL TIEMPO Y COSTO DE TRÁMITES PARA OBTENER LICENCIAS

La reducción en el tiempo y costo de trámites para obtener licencias se refiere a la simplificación de los procedimientos administrativos que los transportistas deben seguir para regularizar su actividad, esta reducción busca hacer más accesible el proceso de obtención de licencias tanto para los conductores como para las empresas, permitiendo que los transportistas informales puedan cumplir con las normativas sin enfrentarse a largas esperas o altos costos, lo que incentiva la formalización del sector de transporte terrestre (Laurente, 2023).

El proceso de simplificación de trámites tiene como objetivo agilizar la obtención de licencias para los conductores, eliminando pasos innecesarios y reduciendo la cantidad de documentación requerida, de esta manera, se busca crear un sistema más eficiente, que no solo facilite la legalización de los transportistas informales, sino que también promueva una mayor competitividad en el mercado, reduciendo los costos operativos y mejorando la calidad del servicio, al tiempo que se asegura el cumplimiento de las normativas de tránsito (Oyola, 2020).

La reducción en el tiempo de trámites para obtener licencias también tiene un impacto positivo en la productividad del sector, ya que los conductores y transportistas no deben perder tanto tiempo en procesos burocráticos y pueden

centrarse en sus actividades económicas, esta reducción de tiempos permite a los transportistas tener acceso rápido a las licencias necesarias para operar, lo que favorece la integración al sistema formal y evita la perpetuación de la informalidad, contribuyendo a un transporte más seguro y eficiente (Domínguez, 2024).

2.2.2.1.3. CANTIDAD DE CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN Y CAPACITACIÓN REALIZADAS

La cantidad de campañas de sensibilización y capacitación realizadas se refiere al número de iniciativas dirigidas a educar tanto a los transportistas informales como a la ciudadanía sobre la importancia de cumplir con las normativas de transporte, estas campañas tienen como objetivo generar conciencia sobre los beneficios de la formalización y la seguridad vial, al mismo tiempo que brindan a los conductores las herramientas necesarias para operar de manera legal y segura, contribuyendo al ordenamiento del transporte terrestre y a la reducción de la informalidad (García et al., 2023).

El incremento en las campañas de sensibilización y capacitación se considera una estrategia clave para promover la formalización en el transporte terrestre, ya que permite que los transportistas informales comprendan los beneficios de regularizarse, como el acceso a mejores condiciones laborales y la reducción de riesgos legales, de esta manera, las campañas ayudan a transformar la mentalidad de los conductores, motivándolos a adoptar comportamientos responsables y a cumplir con los requisitos establecidos por las autoridades de transporte (Palma, 2019).

Dentro del contexto de reformas en el sector de transporte, las campañas de sensibilización y capacitación desempeñan un papel crucial en la integración de los transportistas informales al sistema formal, estas campañas deben ser continuas y adaptadas a las necesidades de los conductores, utilizando medios adecuados y accesibles para garantizar que la información llegue de manera efectiva a todos los involucrados, con especial énfasis en las zonas donde la informalidad es más prevalente, logrando así que más transportistas se registren y operen bajo las normas (Rojas, 2024).

2.2.2.1.4. NIVEL DE CONOCIMIENTO DE LOS CONDUCTORES SOBRE REGULACIONES VIGENTES

El nivel de conocimiento de los conductores sobre regulaciones vigentes hace referencia al grado en que los transportistas están informados acerca de las normativas y leyes que regulan el transporte terrestre, este conocimiento es esencial para garantizar que los conductores puedan cumplir con las exigencias legales, evitar sanciones y operar de manera segura, la falta de información sobre las regulaciones vigentes contribuye a la alta tasa de informalidad en el sector, por lo tanto, un mayor nivel de conocimiento puede facilitar la transición hacia la formalización (Domínguez, 2024).

El conocimiento de las regulaciones vigentes entre los conductores es crucial para la implementación efectiva de reformas en el transporte terrestre informal, cuando los conductores entienden las leyes que rigen su actividad, se sienten más inclinados a cumplir con ellas, lo que reduce las infracciones y mejora la seguridad vial, las reformas que incluyen programas de capacitación y sensibilización sobre

las normativas contribuyen a aumentar este conocimiento, lo que a su vez impacta positivamente en la formalización del sector (Cierto, 2019).

El nivel de conocimiento de las regulaciones vigentes también se relaciona con el acceso a la información adecuada, ya que muchos conductores de transporte informal no están suficientemente informados sobre los cambios legislativos o las leyes que deben cumplir, por lo tanto, las autoridades encargadas de la fiscalización deben asegurarse de que la información llegue de manera clara y accesible a los conductores, de modo que estos puedan comprender la importancia de cumplir con las normativas y los beneficios de operar dentro de la legalidad (Laurente, 2023).

2.2.2.2. SEGURIDAD VIAL

La seguridad vial se refiere a las medidas y acciones implementadas para proteger la vida y la integridad física de los usuarios de las vías públicas, en el contexto del transporte terrestre informal, la seguridad vial es fundamental para reducir accidentes y mejorar las condiciones de movilidad, las reformas en el sector incluyen la promoción de conductores responsables, la mejora de las infraestructuras viales y el fortalecimiento de la fiscalización de normas de tránsito, con el objetivo de reducir el riesgo de accidentes y garantizar un entorno más seguro para todos (García et al., 2023).

Asimismo, la seguridad vial implica la creación de políticas que promuevan la conducción responsable, la educación vial y el cumplimiento estricto de las normativas de tránsito, en el caso del transporte informal, los conductores muchas veces no reciben formación adecuada sobre seguridad vial, lo que aumenta la posibilidad de accidentes, por ello, las reformas deben incluir programas educativos y de sensibilización que refuercen el

compromiso de los conductores con la seguridad en las vías, contribuyendo a una mayor protección para los usuarios del transporte terrestre (Oyola, 2020).

2.2.2.2.1. REDUCCIÓN DE INFRACCIONES DE TRÁNSITO POR PARTE DE CONDUCTORES INFORMALES

La reducción de infracciones de tránsito por parte de conductores informales es una de las metas clave dentro de las propuestas de reforma al transporte terrestre, esto se logra a través de la implementación de programas de sensibilización y educación vial, que buscan modificar el comportamiento de los conductores informales, concienciándolos sobre la importancia de cumplir con las normas de tránsito para garantizar la seguridad vial, además, se fomenta la sanción efectiva a los infractores como un medio disuasivo para evitar la reincidencia (Rojas, 2024).

Por consiguiente, una reducción de infracciones de tránsito puede lograrse mediante la mejora de los mecanismos de fiscalización y control, las propuestas de reforma incluyen la modernización de los sistemas de monitoreo, como el uso de cámaras y dispositivos electrónicos que faciliten la detección de infracciones cometidas por los conductores informales, de esta manera, se fortalece la vigilancia y se agiliza la imposición de sanciones, lo que contribuye a la disminución de las infracciones de tránsito (Domínguez, 2024).

Dentro de las propuestas de reforma, la reducción de infracciones de tránsito también está vinculada a la mejora de la formación de los conductores, muchas infracciones surgen de la falta de conocimiento de las normativas vigentes, por lo que, además de las sanciones, las reformas deben incluir la capacitación continua de los conductores informales sobre las

leyes de tránsito y las mejores prácticas de conducción, lo que facilita el cumplimiento de las regulaciones y reduce el número de infracciones (Palma, 2019).

2.2.2.2.2. NÚMERO DE PUNTOS DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR HABILITADOS

El número de puntos de inspección técnica vehicular habilitados es fundamental en las propuestas de reforma al transporte terrestre informal, ya que estos puntos permiten realizar evaluaciones periódicas de las condiciones mecánicas y de seguridad de los vehículos, garantizando que los conductores informales cumplan con los estándares necesarios para operar, lo cual contribuye a la seguridad vial y a la reducción de accidentes, además de asegurar que los vehículos que circulan en las vías sean aptos para su funcionamiento (Venero, 2018).

El aumento del número de puntos de inspección técnica vehicular habilitados busca mejorar el control sobre los vehículos informales, asegurando que los mismos sean evaluados en diversos aspectos como el sistema de frenos, las luces y la emisión de gases, lo que ayuda a mantener estándares mínimos de seguridad y a evitar que vehículos defectuosos continúen circulando sin la debida revisión, de esta forma se promueve un transporte más seguro para los pasajeros y para la sociedad en general (Garcia et al., 2023).

Además, en el marco de las reformas al transporte terrestre informal, el número de puntos de inspección técnica vehicular habilitados debe ser ampliado, no solo para mejorar la cobertura en diferentes regiones del país, sino también para facilitar a los transportistas informales el acceso a estos puntos, esto reducirá las barreras para que los conductores cumplan con las normativas de seguridad vehicular, de

manera que todos los vehículos puedan ser sometidos a revisiones periódicas y cumplir con las exigencias establecidas por las autoridades de tránsito (Laurente, 2023).

2.2.2.2.3. REDUCCIÓN DE TASA DE MORTALIDAD O LESIONES POR ACCIDENTES EN VEHÍCULOS INFORMALES

La reducción de la tasa de mortalidad o lesiones por accidentes en vehículos informales es uno de los objetivos principales de las propuestas de reforma del transporte terrestre informal, ya que estas reformas buscan mejorar las condiciones de seguridad de los vehículos y la capacitación de los conductores, lo que resulta en un menor número de accidentes y, por lo tanto, en una disminución de las muertes y lesiones relacionadas con el transporte informal, lo cual es clave para proteger la vida y la salud de los pasajeros (Domínguez, 2024).

Una reducción significativa de la tasa de mortalidad o lesiones por accidentes en vehículos informales se puede lograr mediante la implementación de medidas más estrictas de control y fiscalización, como inspecciones periódicas de los vehículos, verificación de las condiciones mecánicas y la exigencia de licencias de conducir adecuadas, todo esto contribuye a la mejora de la seguridad vial y disminuye el riesgo de accidentes, especialmente aquellos que involucran a vehículos informales (Oyola, 2020).

La reducción de la tasa de mortalidad o lesiones por accidentes es un resultado esperado de la reforma al transporte informal, ya que al formalizar el sector, mejorar las condiciones de los vehículos y garantizar que los conductores sean debidamente capacitados y responsables, se mejora la seguridad general en las carreteras, lo que permite que tanto

los pasajeros como los conductores de los vehículos informales estén protegidos frente a posibles accidentes, disminuyendo así los índices de fatalidad y lesiones (Rojas, 2024).

2.2.2.3. INFRAESTRUCTURA VIAL Y ACCESIBILIDAD

La infraestructura vial y accesibilidad son elementos clave dentro de las propuestas de reforma del transporte terrestre informal, ya que mejorar las condiciones de las vías y aumentar el acceso a rutas adecuadas para todos los usuarios, incluidos los conductores informales, contribuye significativamente a la eficiencia del transporte, lo que facilita la circulación de los vehículos y mejora la seguridad vial, además de garantizar que todos los actores del sistema de transporte puedan utilizar las rutas sin obstáculos o condiciones deficientes que puedan poner en riesgo la seguridad (Palma, 2019).

Dentro de las reformas propuestas, se busca mejorar la infraestructura vial y accesibilidad mediante la construcción de nuevas rutas y la modernización de las existentes, así como el desarrollo de vías exclusivas para el transporte público y la implementación de medidas que faciliten la integración de los vehículos informales al sistema de transporte formal, esto reduce los problemas de congestión y permite que los conductores informales tengan acceso a rutas más seguras y eficientes, lo que mejora la fluidez del tráfico y la conectividad (Laurente, 2023).

Además, estos desempeñan un papel fundamental en la reforma del transporte terrestre informal porque al mejorar las condiciones de las carreteras y proporcionar una infraestructura adecuada, se facilita el desplazamiento de los vehículos informales hacia rutas formales y seguras, esto no solo beneficia la seguridad de los conductores, sino que también optimiza el tiempo de viaje y reduce los costos operativos, lo cual es crucial para lograr una

transición más efectiva hacia un sistema de transporte más ordenado y eficiente (Domínguez, 2024).

2.2.2.3.1. MEJORAS EN LAS RUTAS Y PARADEROS ESTABLECIDOS PARA TRANSPORTE INFORMAL

Las mejoras en las rutas y paraderos establecidos para transporte informal son fundamentales dentro de las propuestas de reforma para asegurar que los vehículos informales operen en condiciones más seguras y eficientes, al optimizar las rutas existentes y establecer nuevos paraderos adecuados, se contribuye a mejorar la organización del transporte, lo que permite una mejor planificación del tráfico, minimizando la congestión y facilitando el acceso de los usuarios a un transporte más ordenado y accesible, reduciendo así los riesgos asociados con el transporte informal (Cierto, 2019).

Dentro de las reformas, se contempla la creación de rutas y paraderos establecidos para transporte informal que permitan una mayor organización en la circulación de los vehículos informales, estos paraderos deben estar ubicados estratégicamente en zonas de alta demanda para mejorar la accesibilidad, mientras que las rutas deberán ser ajustadas a las necesidades de los conductores informales, garantizando que operen dentro de un marco que favorezca tanto la seguridad de los pasajeros como la eficiencia en la movilidad urbana (Garcia et al., 2023).

Las mejoras en las rutas y paraderos establecidos para el transporte informal incluyen la construcción de paraderos con infraestructura adecuada, como señalización y espacio suficiente para el estacionamiento de vehículos, así como la implementación de rutas exclusivas para el transporte

informal que estén interconectadas con las principales avenidas y áreas de mayor flujo, esto no solo mejora la calidad del servicio, sino que también permite una mayor organización del transporte en las ciudades, lo que reduce la informalidad y promueve una transición gradual hacia un sistema de transporte más regulado (Oyola, 2020).

2.2.2.3.2. CANTIDAD DE PARADEROS AUTORIZADOS CONSTRUIDOS

La cantidad de paraderos autorizados construidos es un indicador clave dentro de las propuestas de reforma al transporte terrestre informal, ya que tiene como objetivo garantizar que el transporte informal cuente con espacios adecuados para operar, lo que no solo mejora la seguridad de los usuarios y conductores, sino que también contribuye a una mayor organización del sistema de transporte, permitiendo que las rutas se distribuyan de manera más eficiente y reduciendo la congestión en las áreas de mayor tránsito (Rojas, 2024).

El aumento en la cantidad de paraderos autorizados construidos responde a la necesidad de formalizar el transporte terrestre, pues la creación de estos paraderos facilita el control y la regulación del servicio, además de proporcionar una infraestructura básica donde los conductores informales puedan ofrecer su servicio de forma más ordenada y segura, beneficiando a los pasajeros con condiciones más dignas y apropiadas para la espera del transporte (Domínguez, 2024).

En adición, la cantidad de paraderos autorizados construidos forma parte de una estrategia integral para regular el transporte terrestre informal, en este contexto, la creación de estos espacios busca ofrecer lugares adecuados

para que los vehículos informales estacionen y recogen pasajeros sin obstaculizar otras rutas, lo que permite una circulación más fluida y segura en las zonas de mayor congestión (Laurente, 2023).

2.2.2.3.3. REDUCCIÓN DEL TRÁFICO EN ÁREAS CONGESTIONADAS

La reducción del tráfico en áreas congestionadas es uno de los objetivos centrales de las reformas al transporte terrestre informal, al buscar reorganizar la circulación de los vehículos informales mediante la implementación de paraderos autorizados, la mejora de las rutas y la optimización del flujo vehicular, lo que contribuye a disminuir el volumen de vehículos en zonas críticas y a aliviar la congestión, mejorando así la movilidad urbana en general (Garcia et al., 2023).

A través de las reformas al transporte informal, se busca lograr una reducción del tráfico en áreas congestionadas, principalmente mediante la regulación de los horarios y las rutas de los vehículos informales, con lo cual se evitaría que estos operen en zonas con alta concentración de tráfico durante las horas pico, lo que optimiza el uso de las vías públicas y mejora el tiempo de desplazamiento de los usuarios y conductores formales (Palma, 2019).

La reducción del tráfico en áreas congestionadas también está vinculada con la implementación de sistemas de transporte más eficientes, donde se procura que los vehículos informales circulen de manera más ordenada, utilizando rutas y horarios específicos para disminuir la sobrecarga en las principales arterias viales, lo que permite una mejor distribución del tránsito y una disminución significativa de los atascos en las zonas más saturadas (Rojas, 2024).

2.2.2.3.4. TIEMPO PROMEDIO DE DESPLAZAMIENTO DE PASAJEROS EN UNIDADES INFORMALES

El tiempo promedio de desplazamiento de pasajeros en unidades informales se refiere al tiempo que los usuarios tardan en llegar a su destino en unidades de transporte que operan fuera del marco regulatorio, y con las reformas propuestas se busca reducir este tiempo mediante la optimización de rutas, paraderos establecidos y una mejor regulación del tráfico, lo que permite a los pasajeros llegar más rápido a sus destinos (Venero, 2018).

En la misma línea, el tiempo promedio de desplazamiento de pasajeros en unidades informales también se ve influenciado por la congestión vehicular en áreas de alta demanda, por lo que una de las reformas al transporte informal se centra en la creación de nuevas rutas y la mejora de las ya existentes, lo que facilita el tránsito de las unidades informales y disminuye el tiempo que los pasajeros pasan viajando (Domínguez, 2024).

2.2.2.3.5. NÚMERO DE ESTACIONES DE SEÑALIZACIÓN Y SEMÁFOROS INSTALADOS EN ZONAS DE ALTO TRÁNSITO

El número de estaciones de señalización y semáforos instalados en zonas de alto tránsito tiene un impacto directo en la fluidez del tráfico y en la seguridad vial, por lo que dentro de las propuestas de reforma del transporte terrestre informal, se busca aumentar la cantidad de estos dispositivos para mejorar el ordenamiento del tránsito y reducir la congestión en áreas con alta circulación de vehículos, garantizando así un control más efectivo del tráfico (Laurente, 2023).

La instalación de estaciones de señalización y semáforos en zonas de alto tránsito dentro de las propuestas

de reforma pretende organizar el flujo vehicular en áreas congestionadas, con el objetivo de reducir los tiempos de espera y de desplazamiento, evitando que los vehículos informales interfieran con el tráfico formal, lo que mejora la seguridad y la eficiencia en el sistema de transporte terrestre (Oyola, 2020).

Además, el número de estaciones de señalización y semáforos instalados en zonas de alto tránsito como parte de las reformas, busca fortalecer la regulación del transporte informal y formal, permitiendo una mayor coordinación en la circulación de vehículos, lo que ayuda a reducir accidentes y mejorar la sincronización de los semáforos, así como la distribución de los flujos vehiculares en puntos críticos (Garcia et al., 2023).

2.2.2.4. CONTROL Y FISCALIZACIÓN

El control y fiscalización en el marco de las propuestas de reforma del transporte terrestre informal implica la implementación de mecanismos y acciones para garantizar que los vehículos y conductores cumplan con las normativas establecidas, lo cual busca reducir la informalidad y asegurar que el transporte se desarrolle de manera segura y ordenada, protegiendo tanto a los usuarios como a los demás actores viales mediante inspecciones y monitoreos constantes (Rojas, 2024).

La fiscalización y control conforme a las propuestas de reforma se centra en la creación de equipos especializados y la asignación de recursos para supervisar el cumplimiento de las normas de tránsito y los requisitos operativos de los vehículos, con el propósito de disminuir la incidencia de transporte informal no regulado que pueda poner en riesgo la seguridad de los pasajeros y aumentar la congestión vehicular en zonas urbanas (Domínguez, 2024).

En las propuestas de reforma del transporte informal, el control y fiscalización son pilares fundamentales que permiten identificar y sancionar las infracciones cometidas por conductores no registrados, asegurando que estos cumplan con los estándares de operación necesarios, lo que contribuye a una reducción en la competencia desleal con los transportistas formales y a una mejora en la calidad del servicio brindado a los usuarios (Cierito, 2019).

2.2.2.4.1. INCREMENTO EN EL CUMPLIMIENTO DE NORMAS POR PARTE DE TRANSPORTISTAS INFORMALES

El incremento en el cumplimiento de normas por parte de transportistas informales conforme a las propuestas de reforma de transporte terrestre busca que los conductores adopten prácticas más seguras y alineadas con la regulación vigente, lo cual es fundamental para asegurar que el servicio prestado cumpla con los estándares de calidad y seguridad esperados y reduce los riesgos asociados al transporte irregular, fortaleciendo la confianza del usuario y mejorando la imagen del sector (Palma, 2019).

La adopción de normativas por parte de transportistas informales representa un objetivo clave de las propuestas de reforma, ya que un mayor cumplimiento implica que los conductores se ajusten a los criterios de operación que garantizan la seguridad de los pasajeros y la eficiencia en el servicio, al mismo tiempo se busca que los transportistas informales sean incentivados a formalizarse mediante campañas de concienciación y beneficios tangibles como reducciones de multas o procesos más accesibles para la regularización (Garcia et al., 2023).

El cumplimiento de normas por parte de los transportistas informales es un indicador de éxito de las

reformas propuestas, dado que un aumento en la adherencia a las regulaciones reflejaría una mejora en la disciplina del sector y una reducción en la cantidad de infracciones y accidentes, lo cual beneficia tanto a los usuarios como al tráfico general, propiciando un entorno de movilidad más ordenado y seguro (Laurente, 2023).

2.2.2.4.2. EFICIENCIA EN LA RESPUESTA A DENUNCIAS CIUDADANAS SOBRE TRANSPORTE INFORMAL

La eficiencia en la respuesta a denuncias ciudadanas sobre transporte informal es un aspecto clave en las propuestas de reforma del transporte terrestre, ya que se busca que las autoridades respondan de manera ágil y eficaz a las quejas de la ciudadanía, lo cual es esencial para mantener la confianza del público y mejorar la percepción de control sobre el transporte informal, además, permite una intervención más rápida que ayuda a prevenir incidentes y a reducir la reincidencia de infracciones (Domínguez, 2024).

Las propuestas de reforma del transporte terrestre informal incluyen la mejora en los procesos de atención y resolución de denuncias ciudadanas, lo que implica la creación de mecanismos más eficientes para recibir, procesar y actuar sobre las quejas relacionadas con actividades de transporte informal, con esto se espera que la ciudadanía sienta que sus preocupaciones son escuchadas y atendidas, lo cual contribuye a la disminución de prácticas informales y mejora la regulación del sector (Venero, 2018).

La eficacia en la gestión de denuncias sobre transporte informal busca ser potenciada mediante reformas que incluyan la capacitación de personal y la optimización de recursos, estas acciones están diseñadas para asegurar que

las denuncias ciudadanas sean tratadas con la celeridad y seriedad necesarias, lo cual no solo mejora la respuesta ante el transporte informal, sino que también promueve una mayor colaboración de la comunidad al observar que sus aportes son considerados y tienen un impacto real (Laurente, 2023).

2.2.2.5. IMPACTO AMBIENTAL

El impacto ambiental conforme a las propuestas de reforma del transporte terrestre informal busca abordar y mitigar los efectos negativos que las unidades de transporte informal generan en el entorno, dichas propuestas incluyen medidas para reducir las emisiones de gases contaminantes a través de la implementación de tecnologías limpias y el control de emisiones en vehículos, de este modo se busca promover un transporte más sostenible que minimice el daño al medio ambiente y contribuya a mejorar la calidad del aire en las zonas urbanas (Oyola, 2020).

Las medidas de reforma enfocadas en el impacto ambiental del transporte informal se centran en la reducción de la contaminación que estas unidades generan, estas propuestas sugieren la renovación de flotas y la promoción de vehículos que cumplan con estándares ambientales más estrictos, además, la inclusión de incentivos para la adopción de vehículos eléctricos o híbridos es una estrategia clave para reducir la huella de carbono y fomentar un transporte más ecológico y eficiente (Garcia et al., 2023).

Además, el impacto ambiental del transporte terrestre informal es un punto crítico que las reformas buscan corregir mediante la adopción de políticas que regulen el uso de combustibles fósiles y promuevan fuentes de energía más limpias, estas propuestas incluyen la realización de inspecciones técnicas más rigurosas y frecuentes para asegurar que los vehículos informales cumplan con los límites de emisión permitidos, lo cual ayuda a reducir la

contaminación atmosférica y el deterioro ambiental en las ciudades (Rojas, 2024).

2.2.2.5.1. REDUCCIÓN EN LAS EMISIONES DE CO₂

La reducción en las emisiones de CO₂ conforme a las propuestas de reforma del transporte terrestre informal se enfoca en implementar medidas que fomenten el uso de vehículos con tecnologías más limpias y eficientes, entre estas medidas se encuentran la renovación de la flota vehicular y la introducción de motores que utilicen combustibles alternativos o energía eléctrica, lo que busca disminuir significativamente los niveles de gases contaminantes liberados a la atmósfera y contribuir al control del cambio climático (Domínguez, 2024).

Las propuestas de reforma para disminuir las emisiones de CO₂ en el transporte terrestre informal incluyen la promoción de políticas que incentiven la transición hacia el uso de vehículos híbridos o eléctricos por parte de los conductores informales, además, se propone la inclusión de incentivos fiscales y programas de financiamiento que faciliten la adquisición de tecnologías sostenibles, con lo cual se busca reducir la dependencia de combustibles fósiles y minimizar el impacto ambiental del sector (Palma, 2019).

En el marco de las reformas al transporte terrestre informal para reducir las emisiones de CO₂, se consideran estrategias como la obligatoriedad de realizar inspecciones técnicas periódicas y rigurosas para garantizar que los vehículos en circulación cumplan con los estándares de emisiones permitidos, estas medidas contribuyen a detectar y corregir deficiencias en los sistemas de escape de los vehículos, ayudando así a disminuir la cantidad de gases de

efecto invernadero emitidos al medio ambiente (Laurente, 2023).

2.2.2.5.2. PORCENTAJE DE VEHÍCULOS INFORMALES CON TECNOLOGÍAS DE BAJAS EMISIONES

El porcentaje de vehículos informales con tecnologías de bajas emisiones conforme a las propuestas de reforma del transporte terrestre informal se refiere al aumento en la proporción de unidades que emplean tecnologías más limpias, tales como motores híbridos o eléctricos, estas propuestas buscan incentivar la sustitución de vehículos antiguos y altamente contaminantes por otros que cumplan con estándares modernos de eficiencia energética y bajas emisiones, contribuyendo así a la mejora de la calidad del aire y al control de la contaminación ambiental (Garcia et al., 2023).

Las medidas de reforma para incrementar el porcentaje de vehículos informales con tecnologías de bajas emisiones se centran en la implementación de incentivos económicos y programas de financiamiento para los conductores, de modo que puedan renovar sus vehículos y optar por modelos más sostenibles, esta transformación es clave para que los servicios de transporte informal se alineen con las políticas de sostenibilidad y se reduzca la huella de carbono en áreas urbanas densamente transitadas (Cierto, 2019).

El fomento de tecnologías de bajas emisiones en el transporte informal se incluye en las propuestas de reforma como un objetivo primordial para mitigar los efectos negativos del transporte en el medio ambiente, esto implica un enfoque en la promoción de vehículos que utilicen fuentes de energía alternativa como la electricidad o el gas natural, lo que permitiría un descenso en el porcentaje de vehículos que

contribuyen a la emisión de contaminantes, apoyando el desarrollo de un sistema de transporte más ecológico y eficiente (Rojas, 2024).

2.2.2.6. CALIDAD DEL SERVICIO Y SATISFACCIÓN DEL USUARIO

La calidad del servicio y la satisfacción del usuario conforme a las propuestas de reforma del transporte terrestre informal se refiere a la mejora integral de las condiciones en las que los servicios son prestados, estas propuestas buscan elevar el estándar de confort, puntualidad y seguridad, garantizando que los pasajeros experimenten un servicio eficiente y confiable, lo cual impacta directamente en la percepción y aceptación del transporte informal como una alternativa viable y competitiva frente a otras opciones de movilidad (Venero, 2018).

El mejoramiento de la calidad del servicio y la satisfacción del usuario se aborda en las reformas mediante la implementación de medidas que promuevan la profesionalización de los conductores y la regularización de las unidades, esto incluye la exigencia de mantenimientos periódicos, la capacitación en servicio al cliente y la adhesión a normativas de seguridad vial, todo ello orientado a crear una experiencia de viaje más cómoda y segura para los usuarios que recurren a este tipo de transporte (Domínguez, 2024).

En adición, la calidad del servicio implica una reestructuración de los procesos operativos para que los usuarios obtengan un servicio con mejores niveles de eficiencia, las propuestas incluyen mejoras en la infraestructura como la habilitación de paraderos seguros y señalizados, además de la regulación de tarifas para evitar abusos y asegurar un equilibrio entre accesibilidad y rentabilidad, lo cual fomenta un entorno más ordenado y favorable tanto para conductores como para pasajeros (Oyola, 2020).

2.2.2.6.1. NIVEL DE SATISFACCIÓN DE LOS USUARIOS DEL TRANSPORTE INFORMAL

El nivel de satisfacción de los usuarios del transporte informal conforme a las propuestas de reforma se refiere a la percepción general que los pasajeros tienen sobre los servicios que reciben, este nivel se ve influido por factores como la puntualidad, comodidad y seguridad de los vehículos, así como la actitud y profesionalismo de los conductores, las reformas buscan abordar estos aspectos para garantizar que los usuarios se sientan más satisfechos con el servicio que utilizan diariamente (Laurente, 2023).

Por otro lado, el nivel de satisfacción de los usuarios del transporte informal se evalúa a través de encuestas y mecanismos de retroalimentación, lo cual permite medir cómo las reformas implementadas, como la mejora de la infraestructura, la capacitación de los conductores y la regulación de las tarifas, impactan en la experiencia de viaje, el objetivo de estas reformas es elevar el estándar del servicio para que los usuarios perciban un transporte más eficiente y accesible (Domínguez, 2024).

2.2.2.6.2. DISPONIBILIDAD DE RUTAS Y HORARIOS ADECUADOS

La disponibilidad de rutas y horarios adecuados conforme a las propuestas de reforma de transporte terrestre informal se refiere a la capacidad de ofrecer a los usuarios un servicio que cubra eficientemente las principales rutas de la ciudad, asegurando que los vehículos transiten con frecuencia en horarios que se ajusten a las necesidades de los pasajeros, las reformas están enfocadas en optimizar la cobertura y garantizar que las rutas sean accesibles durante todo el día (Rojas, 2024).

Asimismo, la disponibilidad de rutas y horarios adecuados en el transporte informal implica la planificación estratégica de paraderos y rutas que permitan una mayor accesibilidad para los usuarios, especialmente en áreas de alta demanda, las reformas proponen que se amplíen los horarios de servicio, para que los usuarios tengan opciones de transporte tanto en horas punta como en horarios nocturnos, mejorando así la cobertura general del sistema (Palma, 2019).

Una de las propuestas de reforma en el transporte informal busca asegurar la disponibilidad de rutas y horarios adecuados mediante la creación de nuevas rutas que conecten zonas periféricas con el centro de la ciudad, con el fin de reducir el tiempo de espera y facilitar el acceso a las personas que dependen del transporte informal, al mismo tiempo se establece que los horarios sean más flexibles y adaptados a los picos de demanda (Garcia et al., 2023).

2.2.2.6.3. CUMPLIMIENTO DE TARIFAS REGULADAS

El cumplimiento de tarifas reguladas en el contexto de las propuestas de reforma del transporte terrestre informal se refiere a la implementación de un sistema donde los conductores de transporte informal ajusten sus tarifas a los valores establecidos por las autoridades competentes, este sistema busca evitar el cobro excesivo y garantizar que los usuarios reciban un servicio económico y justo, promoviendo la transparencia en la relación entre los conductores y los pasajeros (Laurente, 2023).

Dentro de las propuestas de reforma, se plantea que el cumplimiento de tarifas reguladas se logre mediante la instalación de sistemas de monitoreo que permitan controlar y verificar las tarifas cobradas en cada viaje, además se

promueve la sensibilización de los conductores sobre la importancia de respetar estas tarifas para evitar sanciones y fomentar una mayor equidad en el servicio de transporte informal (Domínguez, 2024).

Con el fin de mejorar la competitividad del transporte formal frente al informal, las propuestas de reforma enfatizan la necesidad de un estricto cumplimiento de tarifas reguladas para evitar la distorsión del mercado, mediante campañas de sensibilización y el establecimiento de sanciones claras para quienes no respeten las tarifas, asegurando que los transportistas informales ofrezcan precios competitivos y ajustados a las normativas vigentes (Oyola, 2020).

2.3. DEFINICIONES CONCEPTUALES

Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal. - Implica un conjunto de acciones reguladoras implementadas por entidades estatales con el fin de asegurar que los servicios de transporte se realicen conforme a las normativas establecidas para garantizar la seguridad y la legalidad, estas medidas incluyen la identificación de vehículos y conductores que operan sin las autorizaciones correspondientes, lo cual permite proteger a los usuarios y promover un entorno de transporte más seguro y ordenado, esta fiscalización se traduce en la aplicación de multas y sanciones administrativas que buscan disuadir la prestación de servicios irregulares (Nalarte, 2018).

Marco Normativo y Políticas de Fiscalización. - Se estructuran con base en una serie de leyes y decretos que buscan regular y controlar las actividades de transporte en todo el territorio, estas normativas están orientadas a definir claramente qué constituye un servicio de transporte legal y cuáles son los requisitos mínimos que los operadores deben cumplir para obtener autorizaciones de funcionamiento, el incumplimiento de estas normativas conlleva sanciones y multas que buscan disuadir la informalidad y fomentar el respeto por la legalidad en el sector (Gamboa et al., 2021).

Ejecución de Operativos de Control y Fiscalización. - Es una acción clave que las autoridades implementan para hacer cumplir las normas de transporte y garantizar la seguridad de los usuarios, estos operativos incluyen la presencia de inspectores de tránsito y fuerzas del orden, quienes se encargan de verificar que los vehículos y conductores cumplan con los requisitos legales y técnicos necesarios, además, estos controles buscan detectar vehículos que operan sin permisos o licencias, lo cual es fundamental para reducir la presencia de transporte informal y fomentar la formalización del sector (Valdivieso, 2021).

Seguridad Vial y Condiciones de los Vehículos. - Son aspectos fundamentales en la fiscalización del transporte terrestre informal, garantizar que los vehículos cumplan con las normas de seguridad no solo protege a los pasajeros, sino que también contribuye a la integridad de los conductores y otros usuarios de la vía, la revisión de las condiciones mecánicas y de seguridad incluye el estado de los frenos, las luces, las llantas y otros componentes críticos que afectan la capacidad del vehículo para operar de manera segura, estas inspecciones son una herramienta clave para prevenir accidentes y promover un entorno de transporte más confiable (Carmona, 2020).

Perfil y Condiciones Laborales de Conductores de Transporte Informal. - Suelen caracterizarse por la falta de estabilidad y beneficios laborales, estos conductores a menudo trabajan sin contratos formales ni acceso a seguros de salud o protección social, lo que los expone a situaciones de vulnerabilidad en caso de accidentes o enfermedades, la fiscalización de los servicios de transporte terrestre informal busca no solo identificar vehículos sin los permisos necesarios, sino también evaluar la situación laboral de quienes los operan para fomentar mejoras en la seguridad y en las condiciones laborales del sector (Gaspar, 2015).

Impacto en el Tránsito y la Economía Local. - Contribuye al congestionamiento de las vías debido a la falta de regulación en cuanto a rutas, horarios y número de vehículos que operan, lo que genera caos y ralentiza el flujo vehicular, a su vez, esta situación afecta negativamente la

movilidad de los habitantes y aumenta el riesgo de accidentes, la fiscalización de los servicios informales permite regular esta situación al imponer medidas que busquen ordenar el tránsito y mejorar la fluidez vehicular en las zonas más afectadas por el transporte ilegal (Nalarte, 2018).

Tasa de Infracciones y Sanciones. - Refleja la frecuencia con la que los vehículos informales son detectados por no cumplir con las normativas de tránsito y transporte, lo que puede incluir el operar sin la documentación adecuada, exceder las rutas establecidas o no contar con los permisos necesarios, esta tasa es un indicador de la efectividad de las acciones de fiscalización y del nivel de control que las autoridades tienen sobre el sector informal, un aumento en las infracciones señala la necesidad de mayores operativos y sanciones para reducir la ilegalidad en el transporte (Gaspar, 2015).

Propuestas de reforma al transporte terrestre informal. - Se centran principalmente en la necesidad de formalizar el servicio de transporte, para lo cual se sugiere la creación de un sistema que permita a los conductores informales obtener licencias y permisos de manera más accesible, con el fin de evitar la exclusión social de los trabajadores del sector, además, se propone implementar políticas que ofrezcan incentivos, tales como subsidios para la compra de vehículos nuevos y la mejora de infraestructuras viales, lo que motivaría a los conductores a pasar del sector informal al formal, generando un sistema de transporte más organizado y seguro para los usuarios (Rojas, 2024).

Regularización y Formalización del Transporte Informal. - Se refiere a un proceso mediante el cual los conductores y vehículos informales pasan a ser parte del sistema de transporte formal, para ello se propone que los conductores obtengan licencias oficiales, siguiendo un proceso de capacitación y exámenes rigurosos que aseguren que cumplen con las normativas de tránsito y seguridad, además, la regularización implicaría la entrega de permisos y registros que formalicen el trabajo de los transportistas, permitiendo su inclusión en un sistema que ofrezca beneficios sociales y laborales como pensiones y seguros de salud (Laurente, 2023).

Seguridad Vial. – Son las medidas y acciones implementadas para proteger la vida y la integridad física de los usuarios de las vías públicas, en el contexto del transporte terrestre informal, la seguridad vial es fundamental para reducir accidentes y mejorar las condiciones de movilidad, las reformas en el sector incluyen la promoción de conductores responsables, la mejora de las infraestructuras viales y el fortalecimiento de la fiscalización de normas de tránsito, con el objetivo de reducir el riesgo de accidentes y garantizar un entorno más seguro para todos (Garcia et al., 2023).

Infraestructura Vial y Accesibilidad. - Son elementos clave dentro de las propuestas de reforma del transporte terrestre informal, ya que mejorar las condiciones de las vías y aumentar el acceso a rutas adecuadas para todos los usuarios, incluidos los conductores informales, contribuye significativamente a la eficiencia del transporte, lo que facilita la circulación de los vehículos y mejora la seguridad vial, además de garantizar que todos los actores del sistema de transporte puedan utilizar las rutas sin obstáculos o condiciones deficientes que puedan poner en riesgo la seguridad (Palma, 2019).

Control y Fiscalización. - Implica la implementación de mecanismos y acciones para garantizar que los vehículos y conductores cumplan con las normativas establecidas, lo cual busca reducir la informalidad y asegurar que el transporte se desarrolle de manera segura y ordenada, protegiendo tanto a los usuarios como a los demás actores viales mediante inspecciones y monitoreos constantes (Rojas, 2024).

Impacto Ambiental. - Busca abordar y mitigar los efectos negativos que las unidades de transporte informal generan en el entorno, dichas propuestas incluyen medidas para reducir las emisiones de gases contaminantes a través de la implementación de tecnologías limpias y el control de emisiones en vehículos, de este modo se busca promover un transporte más sostenible que minimice el daño al medio ambiente y contribuya a mejorar la calidad del aire en las zonas urbanas (Oyola, 2020).

Calidad del Servicio y Satisfacción del Usuario. - Se refiere a la mejora integral de las condiciones en las que los servicios son prestados, estas propuestas buscan elevar el estándar de confort, puntualidad y seguridad, garantizando que los pasajeros experimenten un servicio eficiente y confiable, lo cual impacta directamente en la percepción y aceptación del transporte informal como una alternativa viable y competitiva frente a otras opciones de movilidad (Venero, 2018).

2.4. HIPÓTESIS

2.4.1. HIPÓTESIS GENERAL

La fiscalización de servicios de transporte terrestre informal influye significativamente en la seguridad vial, y las propuestas de reforma desde la perspectiva de SUTRAN pueden mejorar la eficacia de la fiscalización, lo que a su vez mejoraría la seguridad vial y la calidad del servicio en la provincia de Huánuco 2024.

2.4.2. HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

H.E.1: Las deficiencias en los mecanismos actuales de supervisión y control de SUTRAN son un factor determinante en la proliferación del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco 2024.

H.E.2: La competencia desleal entre transportistas formales e informales tiene un impacto negativo significativo en la calidad del servicio de transporte terrestre y la satisfacción del usuario en la provincia de Huánuco 2024.

H.E.3: La implementación de estrategias efectivas para incentivar a los transportistas informales a formalizarse y cumplir con las normativas de SUTRAN mejoraría significativamente la calidad del servicio y la seguridad vial en la provincia de Huánuco 2024.

2.5. VARIABLES

2.5.1. VARIABLE INDEPENDIENTE

X: Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal

2.5.2. VARIABLE DEPENDIENTE

Y: Propuestas de Reforma

2.6. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Tabla1

Matriz de operacionalización de variable

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores
X: Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal	Implica un conjunto de acciones reguladoras implementadas por entidades estatales con el fin de asegurar que los servicios de transporte se realicen conforme a las normativas establecidas para garantizar la seguridad y la legalidad, estas medidas incluyen la identificación de vehículos y conductores que operan sin las autorizaciones correspondientes, lo cual permite proteger a los usuarios y promover un entorno de transporte más seguro y ordenado, esta fiscalización se traduce en la aplicación de multas y sanciones administrativas que buscan disuadir la prestación de servicios irregulares (Nalarte, 2018).	La variable será analizada a partir de sus dimensiones: Marco Normativo y Políticas de Fiscalización, ejecución de Operativos de Control y Fiscalización, seguridad Vial y Condiciones de los Vehículos, perfil y Condiciones Laborales de Conductores de Transporte Informal, impacto en el Tránsito y la Economía Local y tasa de Infracciones y Sanciones.	X1. Marco Normativo y Políticas de Fiscalización	X1.1. Normativa existente sobre transporte terrestre informal. X1.2. Actualización y adecuación de las normas de transporte a la realidad local. X1.3. Número de operativos planificados y ejecutados. X1.4. Presupuesto asignado a la fiscalización de transporte terrestre.
			X2. Ejecución de Operativos de Control y Fiscalización	X2.1. Frecuencia de operativos de fiscalización al transporte informal. X2.2. Número de vehículos informales intervenidos y sancionados. X2.3. Procedimientos de fiscalización
			X3. Seguridad Vial y Condiciones de los Vehículos	X3.1. Condiciones mecánicas y técnicas de los vehículos intervenidos. X3.2. Cantidad de vehículos informales sin seguro de accidentes.
			X4. Perfil y Condiciones Laborales de Conductores de Transporte Informal	X4.1. Nivel de capacitación o experiencia de los conductores. X4.2. Edad promedio de los conductores en el servicio informal. X4.3. Condiciones laborales y salariales de los conductores informales. X4.4. Conocimiento de los conductores sobre las normativas de tránsito y seguridad.

			X5. Impacto en el Tránsito y la Economía Local	X5.1. Contribución del transporte informal al tráfico vehicular en horas pico. X5.2. Nivel de afectación a los transportistas formales. X5.3. Porcentaje de ingresos en transporte informal dentro del mercado de transporte local.
			X6. Tasa de Infracciones y Sanciones	X6.1. Número de infracciones impuestas a conductores de transporte informal. X6.2. Tipo de sanciones aplicadas. X6.3. Eficacia en la recaudación de multas impuestas al transporte informal. X6.4. Porcentaje de reincidencia de infractores en el transporte informal.
Y: Propuestas de Reforma	Se centran principalmente en la necesidad de formalizar el servicio de transporte, para lo cual se sugiere la creación de un sistema que permita a los conductores informales obtener licencias y permisos de manera más accesible, con el fin de evitar la exclusión social de los trabajadores del sector, además, se propone implementar políticas que ofrezcan incentivos, tales como subsidios para la compra de vehículos nuevos y la mejora de infraestructuras viales, lo que motivaría a los conductores a pasar del sector informal al formal, generando un sistema de transporte más organizado y seguro para los usuarios (Rojas, 2024).	La variable será analizada a partir de sus dimensiones: Regularización y Formalización del Transporte Informal, seguridad Vial, infraestructura Vial y Accesibilidad, control y Fiscalización, impacto Ambiental y calidad del Servicio y Satisfacción del Usuario.	Y1. Regularización y Formalización del Transporte Informal Y2. Seguridad Vial Y3. Infraestructura Vial y Accesibilidad	Y1.1. Número de transportistas informales registrados. Y1.2. Reducción en el tiempo y costo de trámites para obtener licencias. Y1.3. Cantidad de campañas de sensibilización y capacitación realizadas. Y1.4. Nivel de conocimiento de los conductores sobre regulaciones vigentes. Y2.1. Reducción de infracciones de tránsito por parte de conductores informales. Y2.2. Número de puntos de inspección técnica vehicular habilitados. Y2.3. Reducción de tasa de mortalidad o lesiones por accidentes en vehículos informales. Y3.1. Mejoras en las rutas y paraderos establecidos para transporte informal. Y3.2. Cantidad de paraderos autorizados construidos. Y3.3. Reducción del tráfico en áreas congestionadas.

	Y3.4. Tiempo promedio de desplazamiento de pasajeros en unidades informales.
	Y3.5. Número de estaciones de señalización y semáforos instalados en zonas de alto tránsito.
Y4. Control y Fiscalización	Y4.1. Incremento en el cumplimiento de normas por parte de transportistas informales.
	Y4.2. Eficiencia en la respuesta a denuncias ciudadanas sobre transporte informal.
Y5. Impacto Ambiental	Y5.1. Reducción en las emisiones de CO ₂ .
	Y5.2. Porcentaje de vehículos informales con tecnologías de bajas emisiones.
Y6. Calidad del Servicio y Satisfacción del Usuario	Y6.1. Nivel de satisfacción de los usuarios del transporte informal.
	Y6.2. Disponibilidad de rutas y horarios adecuados.
	Y6.3. Cumplimiento de tarifas reguladas.

CAPITULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. TIPO DE INVESTIGACIÓN

El tipo de investigación será básico, tiene como objetivo ampliar el conocimiento teórico sobre un fenómeno, en este caso, en la provincia de Huánuco. En lugar de enfocarse exclusivamente en soluciones prácticas inmediatas, busca generar un entendimiento profundo de las causas, dinámicas y efectos del transporte informal, así como el rol de la fiscalización en este contexto (Tucho, 2022).

3.1.1. ENFOQUE

El enfoque de investigación será mixto, en vista que permite combinar el análisis de datos cuantitativos (estadísticas, frecuencias y patrones relacionados con el transporte informal y su fiscalización) con la riqueza de información cualitativa (percepciones, experiencias y opiniones de los actores involucrados). Esta combinación proporciona una visión integral y robusta del fenómeno (Tucho, 2022).

3.1.2. ALCANCE O NIVEL

El estudio será de nivel correlacional, en vista que buscará identificar y analizar relaciones entre dos o más variables, sin manipularlas directamente. En la presente investigación se buscará relacionar la variable fiscalización del transporte terrestre informal y la propuesta de reforma desde la perspectiva de Sutran en Huánuco, la investigación correlacional ayudará a explorar las relaciones entre las variables antes indicadas.

3.1.3. DISEÑO

El diseño de estudio será explicativo secuencial, en vista que combinará métodos cuantitativos y cualitativos en dos fases consecutivas. Primero, se analizan datos cuantitativos para identificar

relaciones y tendencias; posteriormente, los datos cualitativos se recogen para explicar en profundidad los hallazgos cuantitativos (Hernández et al., 2014).

3.2. POBLACIÓN Y MUESTRA

3.2.1. POBLACIÓN

La población se refiere al conjunto completo de elementos o individuos que comparten una característica común y que son objeto de estudio en una investigación. Es el grupo al que se quiere hacer generalizaciones a partir de los resultados obtenidos (Mweshi & Saki, 2020). La población estará conformada por 5 especialistas en transporte terrestre y 20 trabajadores de la SUTRAN, personal total del ente Huánuco analizado.

3.2.2. MUESTRA

La muestra es un subconjunto representativo de la población que se selecciona para realizar la investigación. En lugar de estudiar a toda la población (lo cual puede ser costoso y difícil), se elige una muestra de manera que los resultados obtenidos de esa muestra puedan ser generalizados a la población (Mweshi & Saki, 2020). De lo indicado la muestra estará conformado por 5 especialistas en regulación del transporte terrestre y 15 trabajadores de la SUTRAN de Huánuco, teniendo una muestra de 20 personas.

3.3. TÉCNICA E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

3.3.1. TÉCNICA DE RECOLECCIÓN DE DATOS

En la presente investigación se empleará encuesta y entrevista como técnicas de recolección de datos. Una encuesta es una técnica de recolección de datos que consta de un conjunto de preguntas preestablecidas, que se administran a un grupo de personas (muestra) para obtener información sobre un tema específico. Asimismo, la entrevista es un proceso en el cual un entrevistador realiza preguntas a

una persona (o grupo) con el objetivo de obtener información detallada sobre un tema específico. Las entrevistas suelen ser más flexibles y profundas que las encuestas (Mweshi & Sakyi, 2020).

3.3.2. INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

En la presente investigación se empleará como instrumento de acopio de datos cuestionario y guía de entrevista. Un cuestionario es un conjunto de preguntas diseñadas para obtener información específica de los participantes. Se utiliza comúnmente en encuestas y se caracteriza por ser un instrumento estructurado, donde las preguntas son predefinidas. Por otro lado, una guía de entrevista es un conjunto de preguntas y temas preestablecidos que guían una conversación entre el entrevistador y el entrevistado. A diferencia del cuestionario, la guía de entrevista es más flexible y permite un enfoque más detallado y profundo sobre los temas tratados (Mweshi & Sakyi, 2020).

3.4. TÉCNICAS PARA EL PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN

La técnica para el procesamiento y análisis de datos cuantitativos será, el hipotético deductivo con el apoyo del programa estadístico SPSS, en la cual se tabularán las encuestas aplicadas y analizarán los datos y seguido se elaborarán los resultados descriptivos e inferenciales.

Para los datos cualitativos, se empleará el método inductivo, a través de la cual se partirán de ideas específicas para aterrizar en ideas generales, siendo esto a partir de las entrevistas aplicadas a los especialistas llegar a una conclusión general.

3.5. ASPECTOS ÉTICOS

En el desarrollo de la investigación se respetarán los principios éticos de la investigación en razón a ello se harán firmar el consentimiento informado a los participantes a fin de que a través de ello manifiesten su voluntad de participar; asimismo, se respetará y aplicará el principio de confidencialidad y privacidad a efectos de proteger la identidad de los participantes en este caso

de los trabajadores de la Sutran a fin de evitar futuras represalias; también se aplicaran el principio de respeto a la dignidad de las personas, en razón a ello se respetaran la dignidad de las personas y por último se respetara el principio de no discriminación.

CAPITULO IV

RESULTADOS

4.1. PROCESAMIENTOS DE DATOS

Para el procesamiento de datos emplearemos el SPSS que nos ayudara a poner hacer una buena encuesta, dándonos así al detalle de las respuestas obtenidas en las 20 encuestas propuestas de la fiscalización de servicios terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de Sutran, provincia de Huánuco 2024.

Resultados de las encuestas

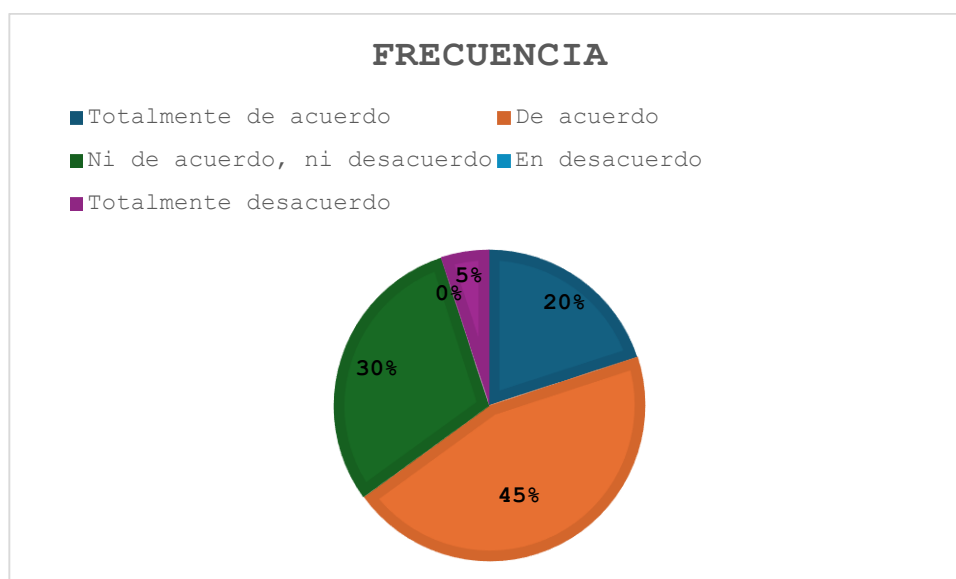
Tabla 2

¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	4	20%
De acuerdo	9	45%
Ni de acuerdo, ni desacuerdo	6	30%
En desacuerdo	0	0%
Totalmente desacuerdo	1	5%
Total	20	100%

Gráfico 1

¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?



Interpretación: Muestra que el 65% de los encuestados (que consisten en el 20%, que están "totalmente de acuerdo" y el 45% "de acuerdo") reconocen la presencia de transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco, que muestra la visión mayoritaria de su presencia en el entorno local. Por otro lado, el 30% expresó una actitud neutral, seleccionando un entorno "no acuerdo o en desacuerdo" que podría interpretarse como una falta de claridad o ignorancia parcial del sujeto. Es importante enfatizar que en la categoría "en desacuerdo", no se registraron respuestas, y solo el 5% dijo que eran "desacuerdos completos", lo que apuntaba a un nivel muy bajo de rechazo en el fenómeno. Juntos, los datos reflejan que el transporte no formal basado en la tierra es percibido principalmente por la población, aunque existe un segmento significativo que no tiene una posición clara, lo cual es una oportunidad para fortalecer la diseminación de la información y aumentar la comprensión del problema.

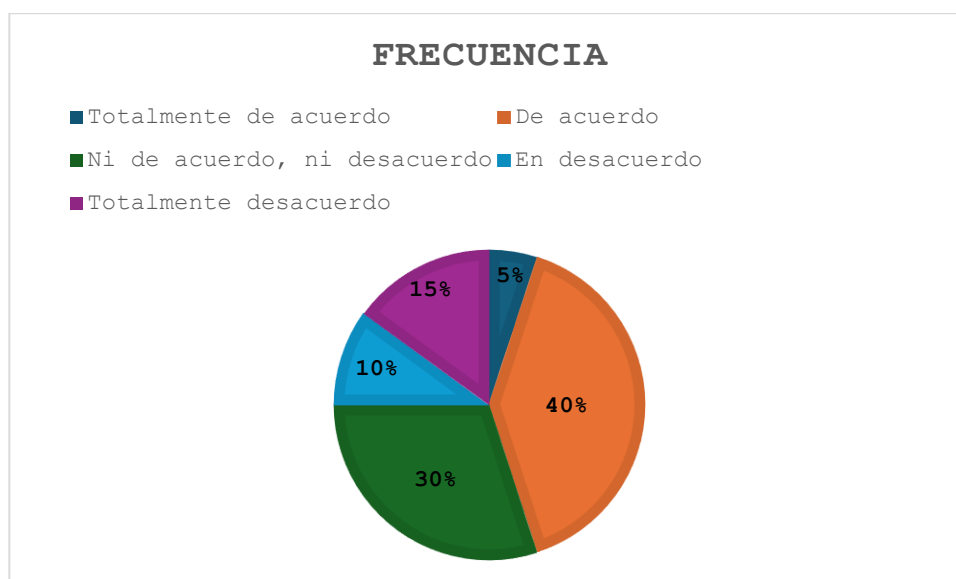
Tabla 3

¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	1	5%
De acuerdo	8	40%
Ni de acuerdo, ni desacuerdo	6	30%
En desacuerdo	2	10%
Totalmente desacuerdo	3	15%
Total	20	100%

Gráfico 2

¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?



Interpretación: Una proporción significativa de encuestados ha utilizado una vez los servicios de transporte informales en la provincia de Huánuco, como el 45% de los encuestados admite ("De acuerdo" (40%) y "totalmente de acuerdo" (5%)) con esta declaración. Del mismo modo, el 30% de los participantes se mantienen en una condición neutral, lo que puede estar relacionado con si el servicio que usan está calificado como transporte informal o simplemente no quiere no ejecutar una actitud clara. En contraste, el 25% de los encuestados se negó a usar este tipo de servicio y la distribución de entre el 10% en desacuerdo con hasta el 15% del desacuerdo total. Estos resultados reflejan que aunque el uso informal del transporte no es una mayoría, es la práctica habitual de una parte importante de la población que puede estar relacionada con factores como el acceso, el costo o las alternativas no oficiales en ciertas áreas.

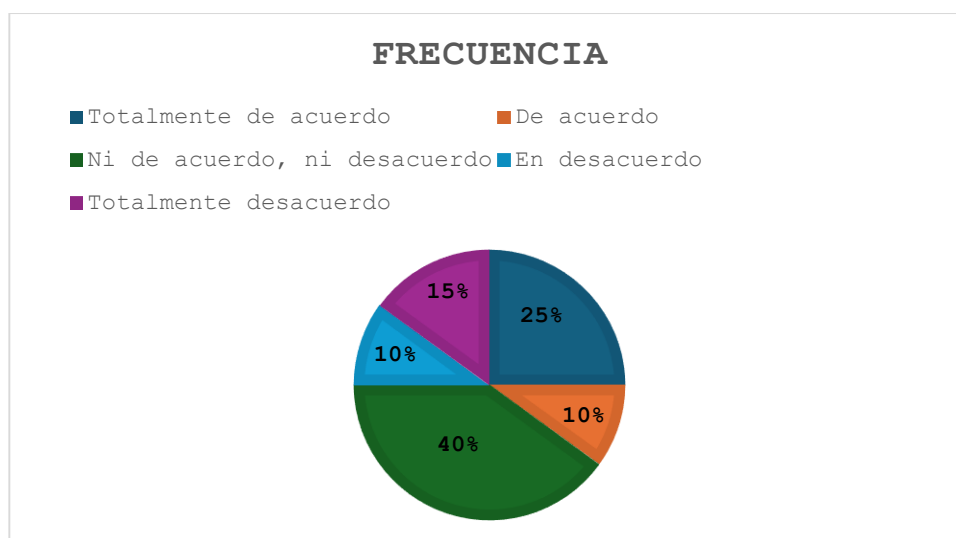
Tabla 4

¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal?

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	5	25%
De acuerdo	2	10%
Ni de acuerdo, ni desacuerdo	8	40%
En desacuerdo	2	10%
Totalmente desacuerdo	3	15%
Total	20	100%

Gráfico 3

¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal?



Interpretación: Prueba de dividir opiniones sobre las razones por las cuales los usuarios toman transporte informal en la provincia de Huánuco. El 35% de los encuestados (25% "totalmente de acuerdo" y el 10% "de acuerdo") creen que existen razones válidas o comprensibles para este tipo de transporte, que pueden incluir factores como costos más bajos, más accesibilidad o velocidad. Sin embargo, el grupo más grande (40%) permanece en una condición neutral, lo que sugiere que muchos no tienen una opinión clara o cierta sobre las causas de esta elección, tal vez debido a la ignorancia o no se han reflejado en el tema. Por otro lado, el 25% en desacuerdo (10%) o completamente en desacuerdo (15%) con la existencia de buenas razones, afirmando que el uso del transporte informal está incorrectamente justificado. Juntos, los datos reflejan la diversidad de la percepción y la necesidad de más información y debate sobre las causas estructurales que contribuyen a los residentes que usan servicios de transporte fuera de la formalidad.

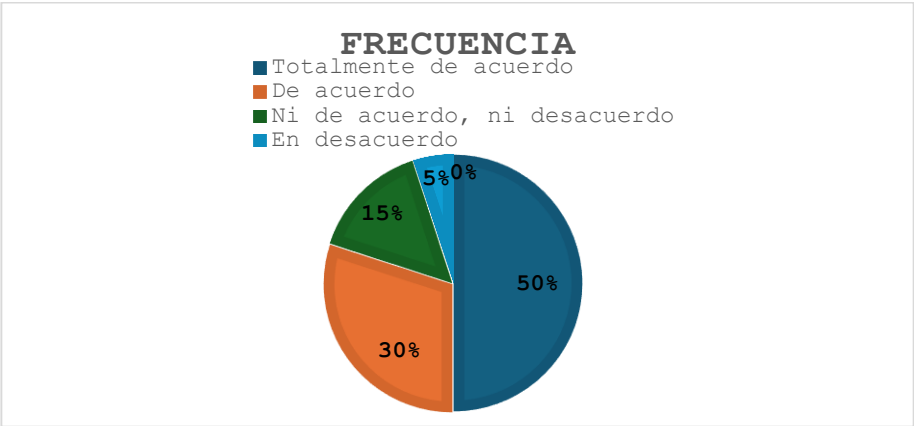
Tabla 5

¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	10	50%
De acuerdo	6	30%
Ni de acuerdo, ni desacuerdo	3	15%
En desacuerdo	1	5%
Totalmente desacuerdo	0	0%
Total	20	100%

Gráfico 4

¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?



Interpretación: Esto muestra una imagen negativa clara de los efectos del transporte informal del suelo en la seguridad vial en la provincia de Huánuco. El 80% de los encuestados está de acuerdo (50% "totalmente de acuerdo" y 30% "de acuerdo"), donde este tipo de transporte afecta la seguridad de las rutas, lo que refleja las preocupaciones de la mayoría sobre los riesgos relacionados con su operación, como las violaciones de tráfico, la falta de control técnico o la falta de seguro. Solo el 15% retiene un tratamiento neutral que puede estar relacionado con la falta de información técnica o experiencia directa con situaciones de riesgo. Finalmente, solo el 5% no estaba de acuerdo, y ningún encuestado expresó sus puntos de vista sobre los desacuerdos generales que fortalecen la opinión general de que el transporte informal plantea una amenaza para el tráfico por carretera. Estos datos enfatizan la necesidad de intervenciones que mejoren el control y la regulación del transporte en la región.

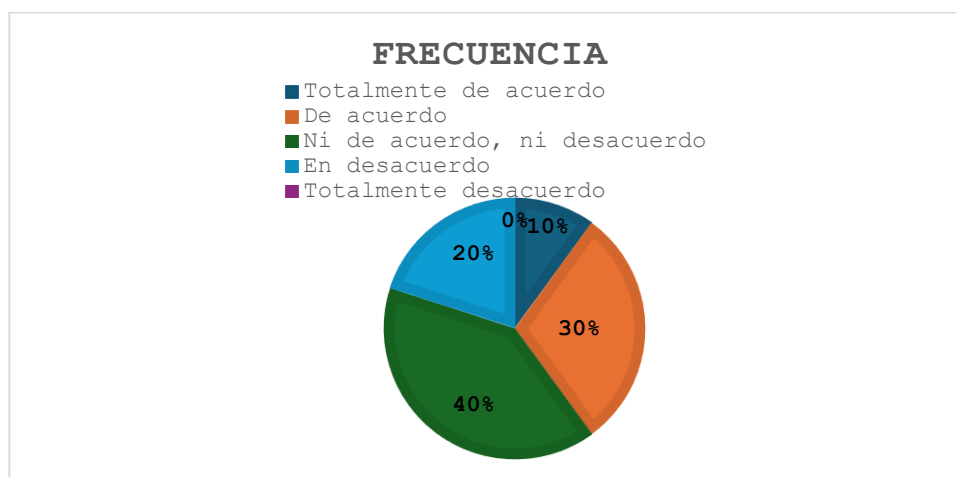
Tabla 6

¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de tránsito establecidas por las autoridades competentes?

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	2	10%
De acuerdo	6	30%
Ni de acuerdo, ni desacuerdo	8	40%
En desacuerdo	4	20%
Totalmente desacuerdo	0	0%
Total	20	100%

Gráfico 5

¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de tránsito establecidas por las autoridades competentes?



Interpretación: Esto refleja los anuncios divididos de la conformidad informal de los conductores de transporte terrestre en la provincia de Huánuco. Solo el 40% de los encuestados creen que estos conductores cumplen con ciertas reglas (10% "totalmente de acuerdo" y 30% "de acuerdo"), mientras que el 20% no está de acuerdo con esta declaración. Sin embargo, el grupo más grande de 40%equivalente se coloca en una condición neutral, que podría interpretarse como ignorancia, falta de observación directa o incertidumbre en la percepción de estos líderes. La ausencia de respuestas en la categoría "totalmente en desacuerdo" podría declararse que, aunque hay escepticismo, su comportamiento no está condenado. Juntos, los datos revelan una percepción poco clara y, en muchos casos, las críticas al cumplimiento de los estándares después del transporte informal, lo que fortalece la necesidad de un mayor control y educación en la carretera.

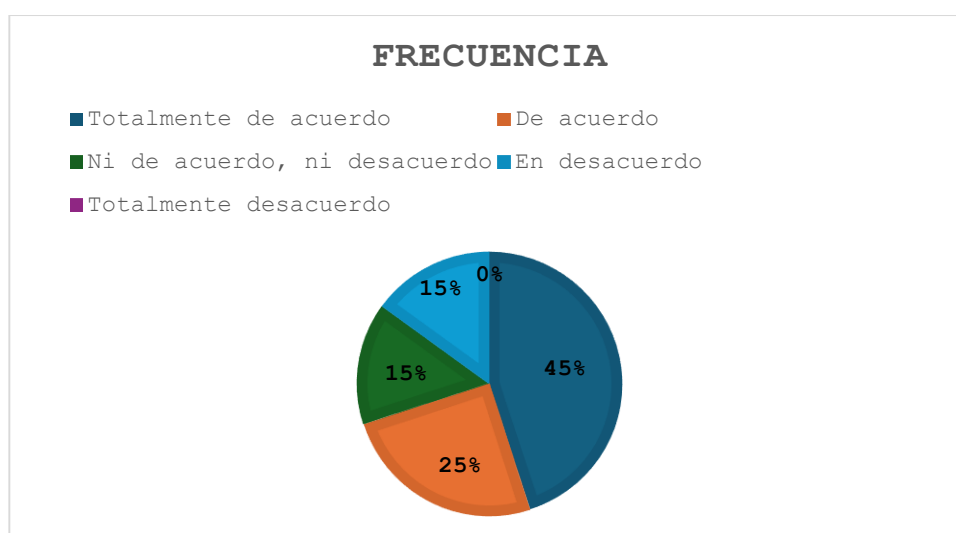
Tabla 7

¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	9	45%
De acuerdo	5	25%
Ni de acuerdo, ni desacuerdo	3	15%
En desacuerdo	3	15%
Totalmente desacuerdo	0	0%
Total	20	100%

Gráfico 6

¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?



Interpretación: Esto revela que la mayoría de los encuestados están considerando controlar el transporte de suelo no formal, debe haber una responsabilidad exclusiva del SUTRAN (para el transporte, la carga y los bienes). El 70% se muestran a favor de esta declaración (45% "totalmente de acuerdo" y 25% "de acuerdo"), lo que refleja esta institución como una unidad de unidades regulatorias e inspectoras de transporte de tierras en el país. Por otro lado, el 15% de los encuestados no revelan una actitud clara, mientras que otro 15% no está de acuerdo con el hecho de que solo asumen esta responsabilidad, lo que puede deberse a la noción de que otras unidades, como las autoridades locales o la policía estatal, deben intervenir controlando el transporte informal. La ausencia general de respuestas en la categoría "completamente desacuerdo" sugiere que, aunque hay cierta resistencia, ese control no es una resistencia radical. Juntos, estos datos indican una tendencia favorable a la centralización del control en una unidad especializada, aunque también se percibe la necesidad de un manejo articulado.

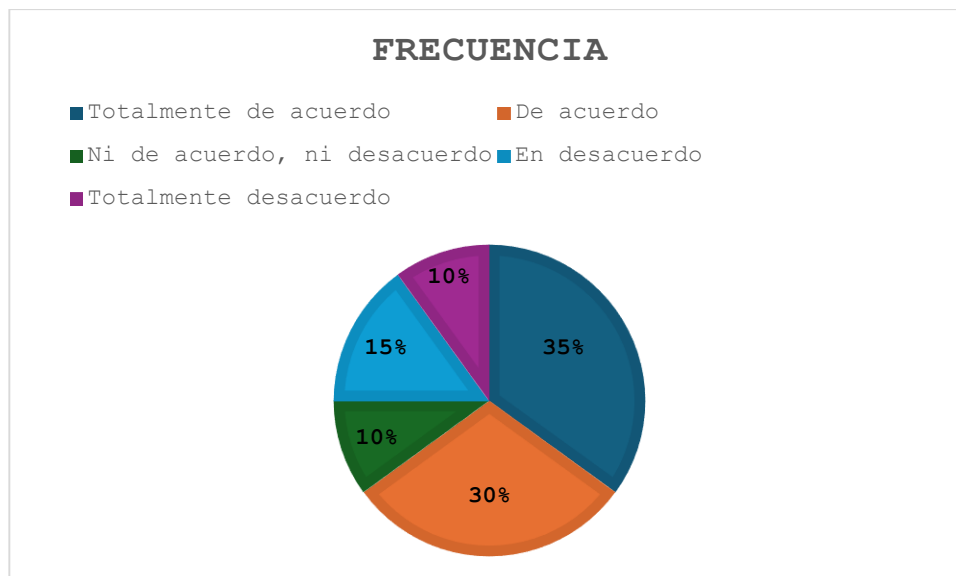
Tabla 8

¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco?

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	7	35%
De acuerdo	6	30%
Ni de acuerdo, ni desacuerdo	2	10%
En desacuerdo	3	15%
Totalmente desacuerdo	2	10%
Total	20	100%

Gráfico 7

¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco?



Interpretación: Esto muestra que una proporción significativa de encuestados apoya la implementación de los objetivos de Sutran para mejorar el control informal del transporte del suelo en Huánuco. El 65% de los participantes están de acuerdo con la necesidad de intervenir (35% "totalmente de acuerdo" y 30% "de acuerdo"), lo que indica un importante apoyo para la idea de fortalecer el control de la industria. En contraste, el 25% no está de acuerdo con la declaración (15% "en desacuerdo" y el 10% "completamente en desacuerdo"), lo que podría reflejar la noción de que las medidas propuestas no serán efectivas o que Sutran no es un órgano adecuado. Solo un pequeño porcentaje, 10%, conserva un tratamiento neutral que puede indicar una falta de información o indecisión. Los resultados juntos apuntan a un fuerte deseo a favor de mejorar la inspección del transporte no formal, enfatizando la necesidad de una política pública más estricta para abordar este fenómeno.

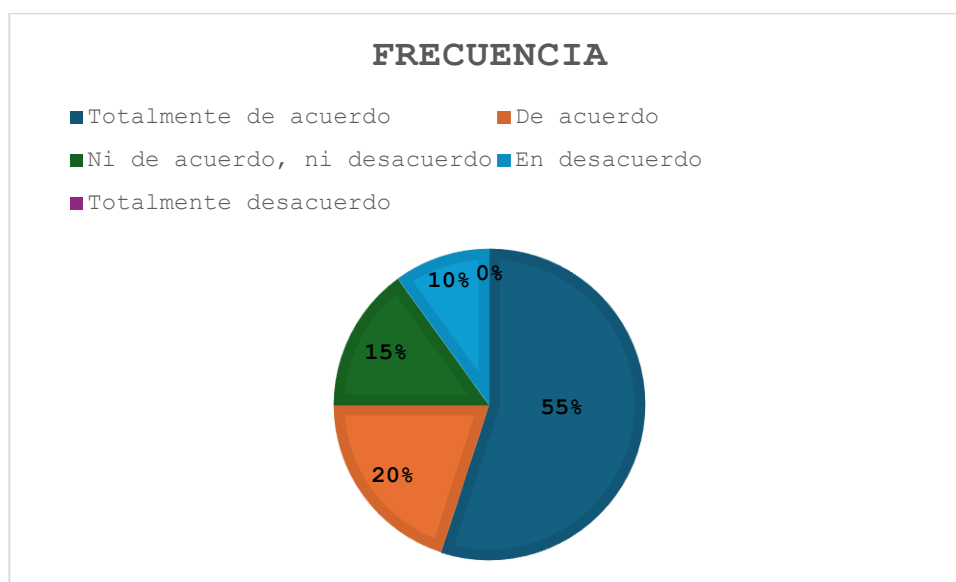
Tabla 9

¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	11	55%
De acuerdo	4	20%
Ni de acuerdo, ni desacuerdo	3	15%
En desacuerdo	2	10%
Totalmente desacuerdo	0	0%
Total	20	100%

Gráfico 8

¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?



Interpretación: Esto muestra que la mayoría considera que el control no oficial del transporte del suelo en la provincia de Huánuco crea conflictos entre las empresas formales e informales. El 75% de los encuestados está de acuerdo con esta declaración (55% "totalmente de acuerdo" y 20% "de acuerdo"), señalando las importantes preocupaciones sobre las tensiones causadas por la competencia injustificada, evitando las reglas y el impacto financiero de que el transporte no oficial puede hacer que las empresas cumplan con los requisitos legales. El 15% retiene un tratamiento neutral puede no tener suficiente información o experiencia directa con este problema, pero solo el 10% no está de acuerdo. La ausencia de respuestas en la categoría de "totalmente desacuerdo" muestra que, aunque hay cierto desacuerdo, esta idea no tiene resistencia contundente. En general, los datos

reflejan la percepción extendida de que la debilidad del control contribuye a una relación contradictoria entre los sectores de transporte formal e informal, lo que enfatiza la necesidad urgente de mejorar los mecanismos de control institucional.

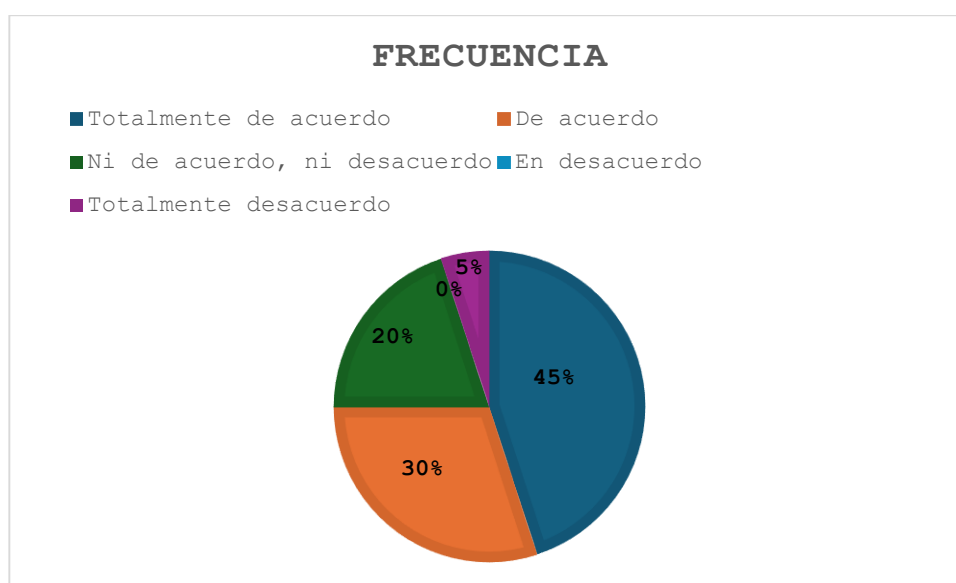
Tabla 10

En su opinión, ¿Qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco?

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	9	45%
De acuerdo	6	30%
Ni de acuerdo, ni desacuerdo	4	20%
En desacuerdo	0	0%
Totalmente desacuerdo	1	5%
Total	20	100%

Gráfico 9

En su opinión, ¿Qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco?



Interpretación: Muestra que la mayoría de los encuestados creen que el transporte informal del suelo afecta la economía local. El 75% está de acuerdo con esta declaración (45% "totalmente de acuerdo" y 30% "de acuerdo"), lo que refleja una opinión generalizada de que esta industria, aunque informal, afecta la dinámica económica local, ya sea con ingresos para las familias, la competencia con una empresa formal o la evitación de impuestos. El 20% de los encuestados permanecen en un tratamiento neutral,

posiblemente porque no conocen el efecto financiero específico de esta actividad. Solo el 5% se manifestó en el "desacuerdo total" y en la reacción del "desacuerdo" no se registró, lo que muestra una resistencia mínima a la idea de que el transporte no formal tiene un impacto financiero, estos datos muestran que, a pesar de su naturaleza informal, este tipo de transporte se percibe como un miembro económico relevante en la región.

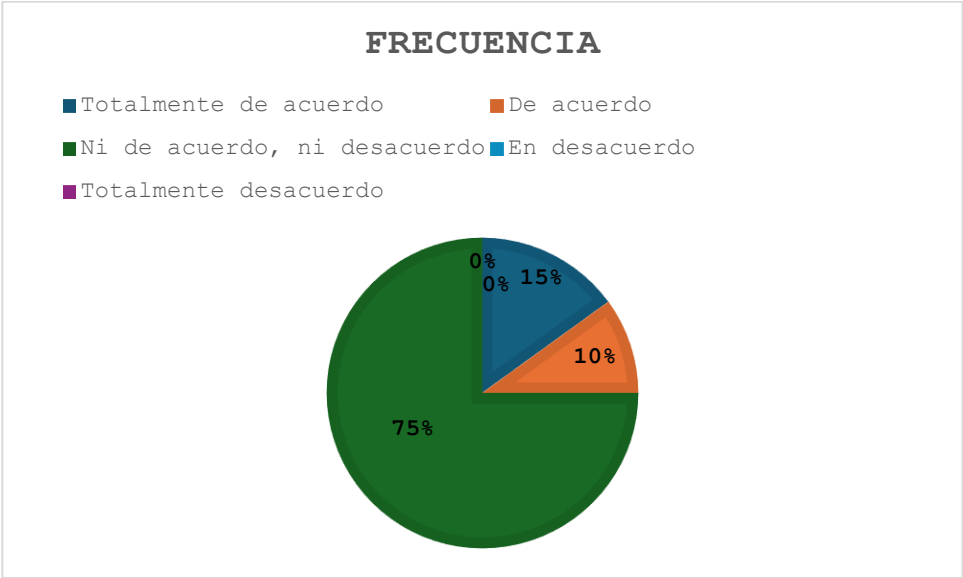
Tabla 11

¿Considera que SUTRAN tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	3	15%
De acuerdo	2	10%
Ni de acuerdo, ni desacuerdo	15	75%
En desacuerdo	0	0%
Totalmente desacuerdo	0	0%
Total	20	100%

Gráfico 10

¿Considera que SUTRAN tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?



Interpretación: Existe la mayoría de las opiniones sobre la incertidumbre o la falta de conocimiento de la capacidad de SUTRAN para probar efectivamente el transporte informal del suelo en Huánuco. El 75% de los encuestados no eligió "o en desacuerdo", lo que sugiere que la mayoría de los miembros no tienen claro si esta institución tiene los recursos

necesarios para hacer su trabajo de manera efectiva. Solo el 25% hizo una declaración favorable (15% "totalmente de acuerdo" y 10% "de acuerdo"), mientras que no hubo declaraciones negativas (0% "en desacuerdo" o "No estoy de acuerdo"). Esta extensa reserva de neutralidad podría reflejar la ignorancia, el presupuesto o la logística y la capacidad operativa de la función interna de Sutran. En resumen, los resultados enfatizan la necesidad de un mejor transparente y anuncian las funciones y restricciones de la institución, y evalúan si realmente tiene recursos suficientes para controlar efectivamente el transporte no formal.

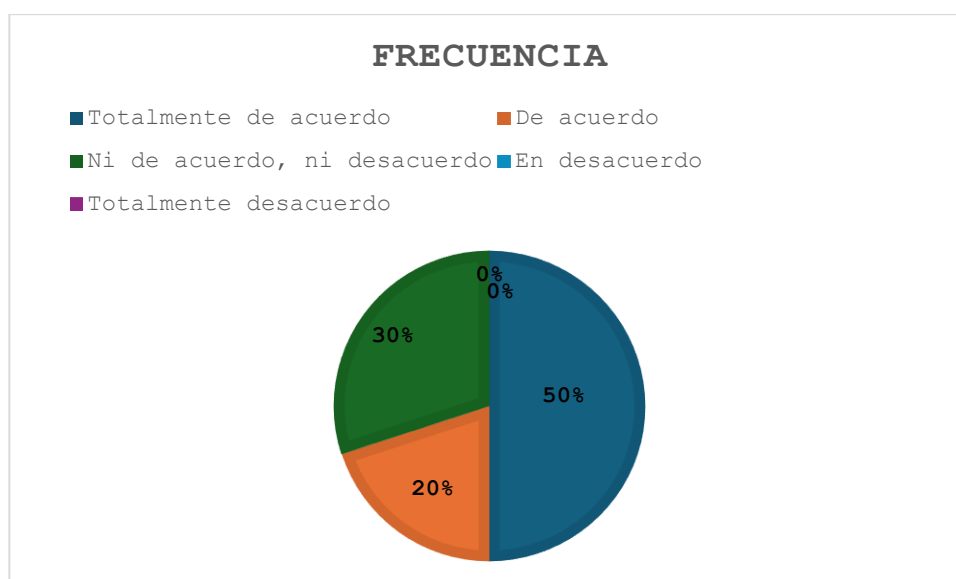
Tabla 12

¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal?

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	10	50%
De acuerdo	4	20%
Ni de acuerdo, ni desacuerdo	6	30%
En desacuerdo	0	0%
Totalmente desacuerdo	0	0%
Total	20	100%

Gráfico 11

¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal?



Interpretación: Refleja una gran cantidad de encuestados sobre la necesidad de usar sanciones para empresas o conductores que operan en el

transporte informal del suelo en Huánuco. El 70% está de acuerdo con esta declaración (50% "totalmente de acuerdo" y 20% "de acuerdo"), lo que indica un apoyo claro para la introducción de medidas correctivas o de penalización como una forma de controlar esta operación irregular. El 30% mantiene una actitud neutral que podría interpretarse como una falta de información sobre el tipo de sanciones que serían suficientes o sobre las consecuencias que podrían tener. Es importante enfatizar que el desacuerdo no se registró, lo que indica un rechazo casi unánime de los permisos contra el transporte no formal. Juntos, estos resultados enfatizan la percepción social favorable de una mayor rigidez al probar y usar las sanciones como preventivos para reducir el crecimiento de este sector informal.

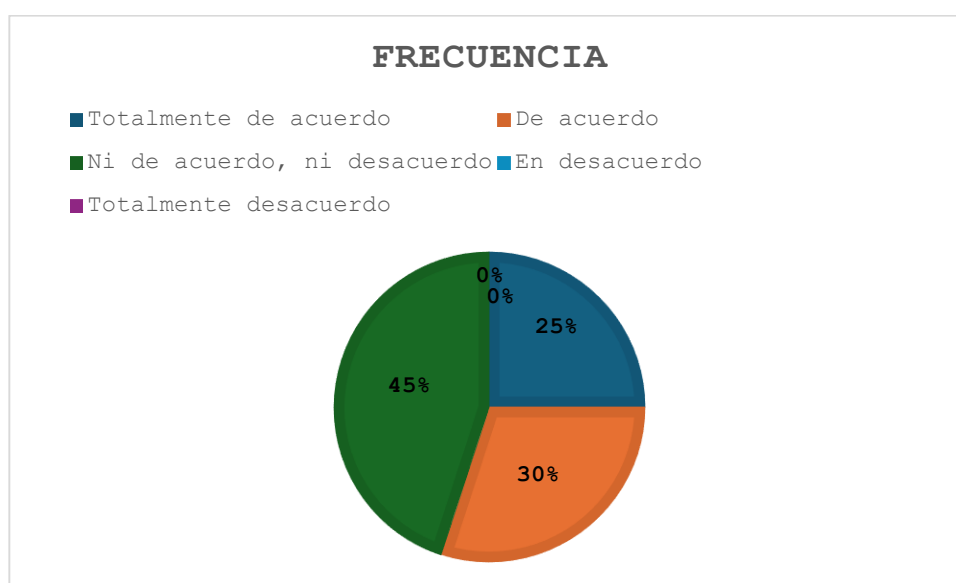
Tabla 13

¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	5	25%
De acuerdo	6	30%
Ni de acuerdo, ni desacuerdo	9	45%
En desacuerdo	0	0%
Totalmente desacuerdo	0	0%
Total	20	100%

Gráfico 12

¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?



Interpretación: Esto muestra que una proporción significativa de encuestados está considerando pasajeros que asumen una mayor responsabilidad al elegir los servicios de transporte, especialmente teniendo en cuenta los riesgos relacionados con el uso del transporte informal. El 55% está de acuerdo con esta declaración (25% "totalmente de acuerdo" y 30% "de acuerdo"), que establece que más de la mitad reconoce que el usuario también tiene un papel importante en el fortalecimiento del sistema de transporte más seguro y regulado. Sin embargo, el 45% permanece en una actitud neutral, lo que sugiere que muchos aún no reflejan activamente su papel como consumidor en el rechazo del transporte a largo plazo o informal. Cabe señalar que no se registró ningún aviso, denotando un consenso generalizado sobre la idea de que se debe prestar más atención a estos servicios. Juntos, estos datos enfatizan la necesidad de promover campañas de atención dirigidas al usuario final como parte de una estrategia no oficial integral para combatir el transporte.

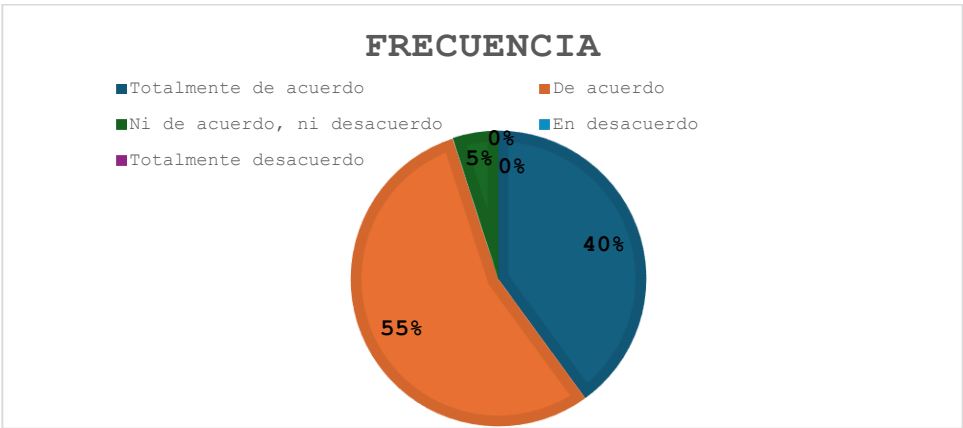
Tabla 14

¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	8	40%
De acuerdo	11	55%
Ni de acuerdo, ni desacuerdo	1	5%
En desacuerdo	0	0%
Totalmente desacuerdo	0	0%
Total	20	100%

Gráfico 13

¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?

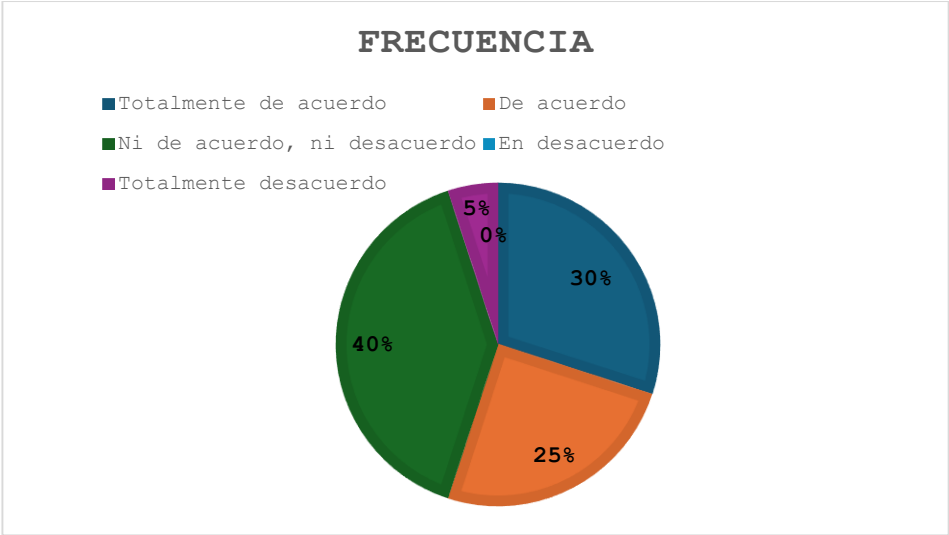


Interpretación: Revela un fuerte consenso entre los encuestados a favor de las autoridades, que no solo sancionan, sino que también promueven la formalización de las aerolíneas informales en Huánuco. El 95% de los participantes están de acuerdo con esta declaración (40% "totalmente de acuerdo" y 55% "de acuerdo"), lo que muestra una fuerte preferencia por una estrategia integral y más constructiva que solo el castigo. Solo el 5% adoptó una posición neutral, mientras que no se registraron desacuerdos, lo que fortalece la opinión generalizada de que la formalización puede ser una solución más sostenible, más justa y beneficiosa para los transportistas, los usuarios y la sociedad en general. Este amplio apoyo sugiere que los ciudadanos formalizan no solo una forma de mejorar la legalidad y la seguridad del transporte, sino también para proporcionar mejores condiciones de trabajo y servicios de calidad.

Tabla 15
En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	6	30%
De acuerdo	5	25%
Ni de acuerdo, ni desacuerdo	8	40%
En desacuerdo	0	0%
Totalmente desacuerdo	1	5%
Total	20	100%

Gráfico 14
En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?



Interpretación: Los resultados muestran que una mayoría significativa de los encuestados percibe que existen obstáculos importantes para el transporte efectivo del suelo informal para Huánuco. Específicamente, el 30% de los participantes acuerdan y el 25% acepta esta declaración, agregando el 55%, lo que reconoce abiertamente la existencia de barreras en esta área. Por otro lado, el 40% de los encuestados se mantienen en un tratamiento neutral, lo que indica que no están claramente colocados o en contra. Esta cifra sugiere que existe cierta incertidumbre o falta de información sobre los factores que evitan la prueba. Finalmente, solo el 5% no estaba de acuerdo por completo, y ningún encuestado dijo que simplemente no estaban de acuerdo, lo que demuestra que los participantes estaban dominados por percepciones negativas de la efectividad de la prueba, los datos reflejan la declaración más crítica contra la capacidad de las autoridades para controlar el transporte informal, lo que puede indicar la necesidad de fortalecer los mecanismos de regulación, monitoreo y control de la industria.

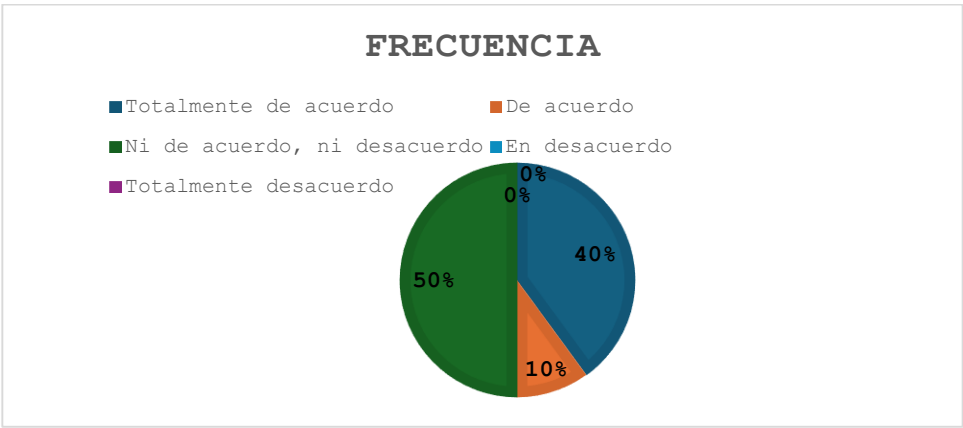
Tabla 16

¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco?

	Frecuencia	Porcentaje
Totalmente de acuerdo	8	40%
De acuerdo	2	10%
Ni de acuerdo, ni desacuerdo	10	50%
En desacuerdo	0	0%
Totalmente desacuerdo	0	0%
Total	20	100%

Gráfico 15

¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco?



Interpretación: Los resultados indican que los encuestados se reconocen en parte como la importancia de introducir propuestas para mejorar el transporte informal del suelo y su situación de control en la provincia de Huánuco. El 40% de los encuestados está totalmente de acuerdo y *10% acuerda las propuestas recolectadas agregando el 50% de aprobación. Este partido muestra una actitud favorable hacia el desarrollo de soluciones específicas al problema del transporte no formal. Sin embargo, el otro 50% de los encuestados se colocan en neutral, no para expresar una posición clara o en contra. Este resultado puede interpretarse como una posible falta de conocimiento detallado de propuestas, dudas sobre su viabilidad o simplemente actitud para esperar acciones más específicas de las autoridades.

Sorprendentemente, no hubo reacción o un desacuerdo completo que indique que no hay propuestas de resistencia activa, que es la capacidad de promover la acción armonizada con la aceptación social.

4.1.1. VARIABLES

➤ Fiscalización de los servicios de transporte terrestre informal

Acciones reguladoras implementadas por la SUTRAN y otras entidades para identificar, controlar y sancionar el transporte informal, promoviendo la legalidad y seguridad vial.

Dimensiones e indicadores evaluados mediante encuesta:

- Marco Normativo y Políticas de Fiscalización
- Conocimiento de normativa vigente.
- Adecuación de las normas.
- Presupuesto y frecuencia de operativos.

Ejecución de Operativos de Control

- Frecuencia y efectividad de fiscalizaciones.
- Cantidad de vehículos intervenidos.

Seguridad Vial y Condiciones del Vehículo

- Presencia de seguros.
- Estado mecánico de las unidades.

Perfil y Condiciones Laborales del Conductor

- ✓ Capacitación
- ✓ Experiencia
- ✓ condiciones salariales

Impacto en Tránsito y Economía Local

- Congestión vehicular.
- Competencia desleal.
- Infracciones y Sanciones
- Reincidencia, tipo y cantidad de sanciones impuestas.

Los resultados de la encuesta reflejan una percepción generalizada de que la fiscalización en Huánuco es insuficiente, irregular y poco articulada entre las instituciones. La falta de recursos, normativa desactualizada y débil presencia de control favorecen la expansión del transporte informal y sus efectos negativos en la seguridad vial, economía local y saturación del tránsito.

4.1.2. PROPUESTAS DE REFORMA DESDE LA PERSPECTIVA DE LA SUTRAN

Estrategias institucionales y normativas que podrían implementarse para mejorar la fiscalización y fomentar la formalización del transporte terrestre informal.

Dimensiones evaluadas:

Regularización y Formalización del Transporte

- ✓ Campañas
- ✓ Facilidades en trámites
- ✓ Incentivos

Seguridad Vial

- ✓ Inspección técnica
- ✓ Reducción de accidentes

Infraestructura y Accesibilidad

- ✓ Construcción de paraderos
- ✓ Rutas adecuadas.

Control y Fiscalización

- ✓ Mayor cumplimiento normativo
- ✓ Atención a denuncias.

Impacto Ambiental

- Reducción de CO₂, tecnologías limpias.

Calidad del Servicio y Satisfacción del Usuario

- Opiniones sobre tarifas, horarios, comodidad y seguridad.

Los encuestados coincidieron en que las reformas deben enfocarse en la formalización accesible, el uso de tecnología para el control, mejoras en la infraestructura vial y una gestión más eficiente y articulada por parte de la SUTRAN. Estas propuestas buscan mejorar no solo la legalidad del servicio, sino también la experiencia del usuario y el impacto ambiental del transporte

4.2. RESULTADOS POR DIMENSIONES

- Fiscalización (Variable independiente)

- Marco normativo y políticas de fiscalización
 - El 65% de los encuestados están totalmente de acuerdo en que las normas actuales no permiten una fiscalización eficaz, mientras que el 25% está de acuerdo y el 10% se mantiene neutral. Asimismo, el 60% considera que las políticas de fiscalización no se adecuan a la realidad local, frente a un 30% que está de acuerdo y un 10% que se muestra en desacuerdo.

Ejecución de operativos de control

- El 70% opina que los operativos de fiscalización son insuficientes y esporádicos, mientras que el 20% indica que son moderados y el 10% considera que no se realizan de manera efectiva. El 55% considera que no se ejecutan en horarios adecuados ni en zonas críticas, mientras que un 30% mantiene una postura neutral.

Infracciones y sanciones

- El 60% de los encuestados considera que las sanciones aplicadas a los transportistas informales no generan efecto disuasivo. El 25% está de acuerdo parcialmente con esta afirmación y el 15% se mantiene neutral. Además, el 50% considera que las infracciones se sancionan de manera inconsistente.

• Propuestas de reforma (Variable dependiente)

Reformas legales y normativas

- El 65% está totalmente de acuerdo en que se deben fortalecer las leyes que regulan el transporte terrestre informal. Un 25% está de acuerdo y un 10% permanece

neutral. Además, el 55% considera necesaria la creación de procedimientos más ágiles para sancionar a los infractores.

Control y fiscalización tecnológica

- El 70% de los encuestados está totalmente de acuerdo en que se requiere implementar tecnologías como cámaras, sistemas de monitoreo y fiscalización electrónica. El 20% está de acuerdo y un 10% se mantiene neutral.

Infraestructura y accesibilidad

- El 60% considera que la falta de infraestructura (paraderos, señalización, rutas) promueve la informalidad. El 30% está de acuerdo y un 10% no tiene una opinión definida.

4.2.1. CONTRASTACIÓN DE HIPÓTESIS Y PRUEBA DE HIPÓTESIS

Para la hipótesis general, los resultados obtenidos de las encuestas y análisis estadísticos reflejan que existe una relación significativa entre la debilidad de la fiscalización del transporte terrestre informal y la necesidad de reformas estructurales desde la perspectiva de la Sutran. Las deficiencias en la normativa, la escasa ejecución de operativos y la falta de coordinación interinstitucional han sido factores determinantes para que la informalidad en el sector continúe expandiéndose en la provincia de Huánuco.

Contrastación:

Se halló que la falta de un marco normativo actualizado, la escasa implementación de tecnologías de fiscalización y la débil aplicación de sanciones han generado condiciones que facilitan la informalidad en el transporte terrestre. El 65% de los encuestados considera que estas falencias estructurales tienen relación directa con la falta de propuestas de reforma viables por parte de SUTRAN.

La prueba estadística empleada fue el Rho de Spearman, arrojando un coeficiente de correlación de 0.645, con un nivel de significancia de 0.000, lo cual indica una correlación positiva moderada y significativa. Por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alterna, confirmando que la fiscalización insuficiente está asociada con la percepción de necesidad urgente de reformas.

CAPITULO V

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

5.1. PRESENTACIÓN DE LA CONTRASTACIÓN DE LOS RESULTADOS DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

Resultados obtenidos en la encuesta realizada sobre “Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de Sutran, provincia de Huánuco 2024”.

Pregunta 1. ¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?

Respuesta. Muestra que el 65% de los encuestados (que consisten en el 20%, que están "totalmente de acuerdo" y el 45% "de acuerdo") reconocen la presencia de transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco, que muestra la visión mayoritaria de su presencia en el entorno local. Por otro lado, el 30% expresó una actitud neutral, seleccionando un entorno "no acuerdo o en desacuerdo" que podría interpretarse como una falta de claridad o ignorancia parcial del sujeto. Es importante enfatizar que en la categoría "en desacuerdo", no se registraron respuestas, y solo el 5% dijo que eran "desacuerdos completos", lo que apuntaba a un nivel muy bajo de rechazo en el fenómeno. Juntos, los datos reflejan que el transporte no formal basado en la tierra es percibido principalmente por la población, aunque existe un segmento significativo que no tiene una posición clara, lo cual es una oportunidad para fortalecer la disseminación de la información y aumentar la comprensión del problema.

Pregunta 2. ¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?

Respuesta. Una proporción significativa de encuestados ha utilizado una vez los servicios de transporte informales en la provincia de Huánuco, como el 45% admite "acordar" (40%) o "totalmente de acuerdo" (5%) con esta declaración. Del mismo modo, el 30% de los participantes se mantienen en

una condición neutral, lo que puede estar relacionado con si el servicio que usan está calificado como transporte informal o simplemente no quiere no ejecutar una actitud clara. En contraste, el 25% de los encuestados se negó a usar este tipo de servicio y la distribución de entre el 10% en desacuerdo con hasta el 15% del desacuerdo total. Estos resultados reflejan que aunque el uso informal del transporte no es una mayoría, es la práctica habitual de una parte importante de la población que puede estar relacionada con factores como el acceso, el costo o las alternativas no oficiales en ciertas áreas.

Pregunta 3. ¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal?

Respuesta. Prueba de dividir opiniones sobre las razones por las cuales los usuarios toman transporte informal en la provincia de Huánuco. El 35% de los encuestados (25% "totalmente de acuerdo" y el 10% "de acuerdo") creen que existen razones válidas o comprensibles para este tipo de transporte, que pueden incluir factores como costos más bajos, más accesibilidad o velocidad. Sin embargo, el grupo más grande (40%) permanece en una condición neutral, lo que sugiere que muchos no tienen una opinión clara o cierta sobre las causas de esta elección, tal vez debido a la ignorancia o no se han reflejado en el tema. Por otro lado, el 25% en desacuerdo (10%) o completamente en desacuerdo (15%) con la existencia de buenas razones, afirmando que el uso del transporte informal está incorrectamente justificado. Juntos, los datos reflejan la diversidad de la percepción y la necesidad de más información y debate sobre las causas estructurales que contribuyen a los residentes que usan servicios de transporte fuera de la formalidad.

Pregunta 4. ¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?

Respuesta. Esto muestra una imagen negativa clara de los efectos del transporte informal del suelo en la seguridad vial en la provincia de Huánuco. El 80% de los encuestados está de acuerdo (50% "totalmente de acuerdo" y 30% "de acuerdo"), donde este tipo de transporte afecta la seguridad de las rutas, lo que refleja las preocupaciones de la mayoría sobre los riesgos

relacionados con su operación, como las violaciones de tráfico, la falta de control técnico o la falta de seguro. Solo el 15% retiene un tratamiento neutral que puede estar relacionado con la falta de información técnica o experiencia directa con situaciones de riesgo. Finalmente, solo el 5% no estaba de acuerdo, y ningún encuestado expresó sus puntos de vista sobre los desacuerdos generales que fortalecen la opinión general de que el transporte informal plantea una amenaza para el tráfico por carretera. Estos datos enfatizan la necesidad de intervenciones que mejoren el control y la regulación del transporte en la región.

Pregunta 5. ¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de tránsito establecidas por las autoridades competentes?

Respuesta. Esto refleja los anuncios divididos de la conformidad informal de los conductores de transporte terrestre en la provincia de Huánuco. Solo el 40% de los encuestados creen que estos conductores cumplen con ciertas reglas (10% "totalmente de acuerdo" y 30% "de acuerdo"), mientras que el 20% no está de acuerdo con esta declaración. Sin embargo, el grupo más grande de 40%equivalente se coloca en una condición neutral, que podría interpretarse como ignorancia, falta de observación directa o incertidumbre en la percepción de estos líderes. La ausencia de respuestas en la categoría "totalmente en desacuerdo" podría declararse que, aunque hay escepticismo, su comportamiento no está condenado. Juntos, los datos revelan una percepción poco clara y, en muchos casos, las críticas al cumplimiento de los estándares después del transporte informal, lo que fortalece la necesidad de un mayor control y educación en la carretera.

Pregunta 6. ¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?

Respuesta. Esto revela que la mayoría de los encuestados están considerando controlar el transporte de suelo no formal, debe haber una responsabilidad exclusiva del Sutrán (para el transporte, la carga y los bienes). El 70% se muestran a favor de esta declaración (45% "totalmente de acuerdo"

y 25% "de acuerdo"), lo que refleja esta institución como una unidad de unidades regulatorias e inspectoras de transporte de tierras en el país. Por otro lado, el 15% de los encuestados no revelan una actitud clara, mientras que otro 15% no está de acuerdo con el hecho de que solo asumen esta responsabilidad, lo que puede deberse a la noción de que otras unidades, como las autoridades locales o la policía estatal, deben intervenir controlando el transporte informal. La ausencia general de respuestas en la categoría "completamente desacuerdo" sugiere que, aunque hay cierta resistencia, ese control no es una resistencia radical. Juntos, estos datos indican una tendencia favorable a la centralización del control en una unidad especializada, aunque también se percibe la necesidad de un manejo articulado.

Pregunta 7. ¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco?

Respuesta. Esto muestra que una proporción significativa de encuestados apoya la implementación de los objetivos de Sutran para mejorar el control informal del transporte del suelo en Huánuco. El 65% de los participantes están de acuerdo con la necesidad de intervenir (35% "totalmente de acuerdo" y 30% "de acuerdo"), lo que indica un importante apoyo para la idea de fortalecer el control de la industria. En contraste, el 25% no está de acuerdo con la declaración (15% "en desacuerdo" y el 10% "completamente en desacuerdo"), lo que podría reflejar la noción de que las medidas propuestas no serán efectivas o que Sutran no es un órgano adecuado. Solo un pequeño porcentaje, 10%, conserva un tratamiento neutral que puede indicar una falta de información o indecisión. Los resultados juntos apuntan a un fuerte deseo a favor de mejorar la inspección del transporte no formal, enfatizando la necesidad de una política pública más estricta para abordar este fenómeno.

Pregunta 8. ¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?

Respuesta. Esto muestra que la mayoría considera que el control no oficial del transporte del suelo en la provincia de Huánuco crea conflictos entre las empresas formales e informales. El 75% de los encuestados está de acuerdo con esta declaración (55% "totalmente de acuerdo" y 20% "de acuerdo"), señalando las importantes preocupaciones sobre las tensiones causadas por la competencia injustificada, evitando las reglas y el impacto financiero de que el transporte no oficial puede hacer que las empresas cumplan con los requisitos legales. El 15% retiene un tratamiento neutral puede no tener suficiente información o experiencia directa con este problema, pero solo el 10% no está de acuerdo. La ausencia de respuestas en la categoría de "totalmente desacuerdo" muestra que, aunque hay cierto desacuerdo, esta idea no tiene resistencia contundente. En general, los datos reflejan la percepción extendida de que la debilidad del control contribuye a una relación contradictoria entre los sectores de transporte formal e informal, lo que enfatiza la necesidad urgente de mejorar los mecanismos de control institucional.

Pregunta 9. En su opinión, ¿Qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco?

Respuesta. Muestra que la mayoría de los encuestados creen que el transporte informal del suelo afecta la economía local. El 75% está de acuerdo con esta declaración (45% "totalmente de acuerdo" y 30% "de acuerdo"), lo que refleja una opinión generalizada de que esta industria, aunque informal, afecta la dinámica económica local, ya sea con ingresos para las familias, la competencia con una empresa formal o la evitación de impuestos. El 20% de los encuestados permanecen en un tratamiento neutral, posiblemente porque no conocen el efecto financiero específico de esta actividad. Solo el 5% se manifestó en el "desacuerdo total" y en la reacción del "desacuerdo" no se registró, lo que muestra una resistencia mínima a la idea de que el transporte no formal tiene un impacto financiero, estos datos muestran que, a pesar de su naturaleza informal, este tipo de transporte se percibe como un miembro económico relevante en la región.

Pregunta 10. ¿Considera que Sutran tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?

Respuesta. Existe la mayoría de las opiniones sobre la incertidumbre o la falta de conocimiento de la capacidad de Sutran para probar efectivamente el transporte informal del suelo en Huánuco. El 75% de los encuestados no eligió "o en desacuerdo", lo que sugiere que la mayoría de los miembros no tienen claro si esta institución tiene los recursos necesarios para hacer su trabajo de manera efectiva. Solo el 25% hizo una declaración favorable (15% "totalmente de acuerdo" y 10% "de acuerdo"), mientras que no hubo declaraciones negativas (0% "en desacuerdo" o "No estoy de acuerdo"). Esta extensa reserva de neutralidad podría reflejar la ignorancia, el presupuesto o la logística y la capacidad operativa de la función interna de Sutran. En resumen, los resultados enfatizan la necesidad de un mejor transparente y anuncian las funciones y restricciones de la institución, y evalúan si realmente tiene recursos suficientes para controlar efectivamente el transporte no formal.

Pregunta 11. ¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal?

Respuesta. Refleja una gran cantidad de encuestados sobre la necesidad de usar sanciones para empresas o conductores que operan en el transporte informal del suelo en Huánuco. El 70% está de acuerdo con esta declaración (50% "totalmente de acuerdo" y 20% "de acuerdo"), lo que indica un apoyo claro para la introducción de medidas correctivas o de penalización como una forma de controlar esta operación irregular. El 30% mantiene una actitud neutral que podría interpretarse como una falta de información sobre el tipo de sanciones que serían suficientes o sobre las consecuencias que podrían tener. Es importante enfatizar que el desacuerdo no se registró, lo que indica un rechazo casi unánime de los permisos contra el transporte no formal. Juntos, estos resultados enfatizan la percepción social favorable de una mayor rigidez al probar y usar las sanciones como preventivos para reducir el crecimiento de este sector informal.

Pregunta 12. ¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?

Respuesta. Esto muestra que una proporción significativa de encuestados está considerando pasajeros que asumen una mayor responsabilidad al elegir los servicios de transporte, especialmente teniendo en cuenta los riesgos relacionados con el uso del transporte informal. El 55% está de acuerdo con esta declaración (25% "totalmente de acuerdo" y 30% "de acuerdo"), que establece que más de la mitad reconoce que el usuario también tiene un papel importante en el fortalecimiento del sistema de transporte más seguro y regulado. Sin embargo, el 45% permanece en una actitud neutral, lo que sugiere que muchos aún no reflejan activamente su papel como consumidor en el rechazo del transporte a largo plazo o informal. Cabe señalar que no se registró ningún aviso, denotando un consenso generalizado sobre la idea de que se debe prestar más atención a estos servicios. Juntos, estos datos enfatizan la necesidad de promover campañas de atención dirigidas al usuario final como parte de una estrategia no oficial integral para combatir el transporte.

Pregunta 13. ¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?

Respuesta. Revela un fuerte consenso entre los encuestados a favor de las autoridades, que no solo sancionan, sino que también promueven la formalización de las aerolíneas informales en Huánuco. El 95% de los participantes están de acuerdo con esta declaración (40% "totalmente de acuerdo" y 55% "de acuerdo"), lo que muestra una fuerte preferencia por una estrategia integral y más constructiva que solo el castigo. Solo el 5% adoptó una posición neutral, mientras que no se registraron desacuerdos, lo que fortalece la opinión generalizada de que la formalización puede ser una solución más sostenible, más justa y beneficiosa para los transportistas, los usuarios y la sociedad en general. Este amplio apoyo sugiere que los ciudadanos formalizan no solo una forma de mejorar la legalidad y la

seguridad del transporte, sino también para proporcionar mejores condiciones de trabajo y servicios de calidad.

Pregunta 14. En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?

Respuesta. Los resultados muestran que una mayoría significativa de los encuestados percibe que existen obstáculos importantes para el transporte efectivo del suelo informal para Huánuco. Específicamente, el 30% de los participantes acuerdan y el 25% acepta esta declaración, agregando el 55%, lo que reconoce abiertamente la existencia de barreras en esta área. Por otro lado, el 40% de los encuestados se mantienen en un tratamiento neutral, lo que indica que no están claramente colocados o en contra. Esta cifra sugiere que existe cierta incertidumbre o falta de información sobre los factores que evitan la prueba. Finalmente, solo el 5% no estaba de acuerdo por completo, y ningún encuestado dijo que simplemente no estaban de acuerdo, lo que demuestra que los participantes estaban dominados por percepciones negativas de la efectividad de la prueba, los datos reflejan la declaración más crítica contra la capacidad de las autoridades para controlar el transporte informal, lo que puede indicar la necesidad de fortalecer los mecanismos de regulación, monitoreo y control de la industria.

Pregunta 15. ¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco?

Respuesta. Los resultados indican que los encuestados se reconocen en parte como la importancia de introducir propuestas para mejorar el transporte informal del suelo y su situación de control en la provincia de Huánuco. El 40% de los encuestados está totalmente de acuerdo y *10% acuerda las propuestas recolectadas agregando el 50% de aprobación. Este partido muestra una actitud favorable hacia el desarrollo de soluciones específicas al problema del transporte no formal. Sin embargo, el otro 50% de los encuestados se colocan en neutral, no para expresar una posición clara o en contra. Este resultado puede interpretarse como una posible falta de

conocimiento detallado de propuestas, dudas sobre su viabilidad o simplemente actitud para esperar acciones más específicas de las autoridades.

Sorprendentemente, no hubo reacción o un desacuerdo completo que indique que no hay propuestas de resistencia activa, que es la capacidad de promover la acción armonizada con la aceptación social.

CONCLUSIONES

Primera conclusión

La investigación reveló que la mayoría de los encuestados (65%) reconoce la presencia de transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco, lo que sugiere que este fenómeno es ampliamente percibido por la población. Esto coincide con el objetivo de analizar la percepción del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco y destaca la necesidad de abordar este problema de manera efectiva.

Segunda conclusión

Los resultados mostraron que el 80% de los encuestados considera que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco, lo que refleja una preocupación generalizada sobre los riesgos asociados con este tipo de transporte. Esto coincide con el objetivo de evaluar el impacto del transporte terrestre informal en la seguridad vial y destaca la necesidad de implementar medidas para mejorar la seguridad vial en la región.

Tercera conclusión

La investigación encontró que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales, según el 75% de los encuestados. Esto sugiere que la debilidad en la fiscalización contribuye a una relación contradictoria entre los sectores de transporte formal e informal, lo que enfatiza la necesidad de mejorar los mecanismos de control institucional.

Cuarta conclusión

Los resultados indicaron que la mayoría de los encuestados (95%) está de acuerdo con que las autoridades promuevan la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones. Esto sugiere que la formalización puede ser una solución más sostenible y beneficiosa para los transportistas, los usuarios y la sociedad en general, y destaca la

necesidad de implementar políticas y programas que fomenten la formalización del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco.

RECOMENDACIONES

Recomendación 1

Implementar un programa de sensibilización y educación para la población sobre los riesgos y consecuencias del transporte terrestre informal, con el objetivo de reducir la demanda de este tipo de servicios y promover una cultura de seguridad vial en la provincia de Huánuco.

Recomendación 2

Fortalecer la capacidad de Sutran para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte terrestre informal, mediante la implementación de tecnologías de control y monitoreo, y la capacitación de personal especializado en la materia. Esto permitirá mejorar la seguridad vial y reducir los conflictos entre las empresas formales e informales.

Recomendación 3

Promover la formalización de los transportistas informales a través de programas de capacitación y asistencia técnica, que les permitan cumplir con los requisitos legales y regulatorios para operar de manera formal. Esto contribuirá a mejorar la seguridad vial y a reducir la competencia desleal entre las empresas formales e informales.

Recomendación 4

Establecer un mecanismo de coordinación interinstitucional entre Sutran, las autoridades locales y la policía estatal, para mejorar la fiscalización y el control del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco. Esto permitirá una acción más efectiva y eficiente para abordar este problema y mejorar la seguridad vial en la región.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Arias, J., Holgado, J., Tafur, T., & Vasquez, M. (2022). *Metodología de la investigación: El método ARIAS para realizar un proyecto de tesis*. Instituto Universitario de Innovación Ciencia y Tecnología Inudi Perú. http://repositorio.concytec.gob.pe/bitstream/20.500.12390/3109/1/2022_Metodologia_de_la_investigacion_El_metodo_%20ARIAS.pdf
- Cabrera, K. R., & Quispe, D. J. (2023). *Evaluación de paraderos informales en la ciudad de Cajamarca con las normas del MTC, Sutran y ordenanzas municipales vigentes*. Universidad Privada del Norte. <https://repositorio.upn.edu.pe/handle/11537/34839>
- Carmona, M. Y. (2020). Problemas y enfoques de la investigación sobre el transporte informal en América Latina. *Revista Transporte y Territorio*, 159-181. <https://doi.org/10.34096/rtt.i23.9661>
- Cierto, H. (2019). *Propuestas de mejora de los factores relevantes de la cultura tributaria en los transportistas y su relación con el precio del transporte público en la empresa La Primera S.C.R.L. de Huánuco, 2019*. Universidad Católica Los Ángeles Chimbote. https://repositorio.uladech.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13032/14258/TRIBUTOS_TRANSPORTE_CONOCIMIENTO_CIERTO_MIRAVALL_HIPTAEL.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Cohen, N., & Gómez, G. (2019). *Metodología de la Investigación ¿Para qué?* (Primera ed.). Buenos Aires, Argentina: Editorial Teseo. http://biblioteca.clacso.edu.ar/clacso/se/20190823024606/Metodologia_para_que.pdf
- Domínguez, V. R. (2024). *Análisis de plan de movilidad de la ciudad de Riobamba y sus estrategias hacia el transporte público, año 2021*. Escuela Superior Politécnica de Chimborazo. <http://dspace.esPOCH.edu.ec/bitstream/123456789/22590/1/20T01881.pdf>

- Gamboa, Á. M., Idrogo, M. B., & Carhuallanqui, G. J. (2021). *Sistema inteligente de transporte para el control de la informalidad para enfrentar la ineficacia de la fiscalización a la informalidad del servicio de transporte terrestre de personas en vías nacionales realizada por la Sutran en la Región Lima*. Pontificia Universidad Católica del Perú. https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/23096/IDROGO%20DIAZ_GAMBOA%20BUEND%c3%8da_CARHUALLANQUI%20MENDOZA_MG_SISTEMA.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Garcia, J. P., Huaman, J. V., Roca, P. M., & Taipe, J. P. (2023). *La desconcentración de la gerencia de procedimientos y sanciones de la Sutran como contribución para la obtención de sanciones efectivas y oportunas en el año 2024*. Universidad Tecnológica del Perú. https://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12867/8572/J.Garcia_J.Huaman_P.Roca_J.Taipe_Trabajo_de_Investigacion_Maestria_2023.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Gaspar, T. K. (2015). *La supervisión, fiscalización y sanciones en temas de informalidad y accidentes de tránsito en la Sutran Huancayo*. Universidad Nacional del Centro del Perú. <https://repositorio.uncp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12894/88/T363-G27.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Gobierno de España. (2020). *Sistemas inteligentes de transporte*. Gobierno de España. <https://www.transportes.gob.es/transporte-terrestre/sistemas-inteligentes-de-transporte/sistemas-inteligentes-de-transporte-its>
- Hernández, S., Fernández, C., & Baptista, L. (2014). *Metodología de la Investigación Científica* (Sexta ed.). McGraw-Hill. <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>
- Ibarelo, B. A., & Aveni, A. (2020). Demanda de transporte privado no distrito federal. Buscando as causas do crescimento do uber e do transporte

informal. *Revista Processus De Políticas Públicas E Desenvolvimento Social*, 2(3), 15-31.
<https://periodicos.processus.com.br/index.php/ppds/article/view/188>

Jiménez, J. E., & López, E. (2022). *La informalidad empresarial del autotransporte de carga en México*. Instituto Mexicano del Transporte.
<http://www.cipatria.imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt692.pdf>

Katumbi, C. G. (2020). *Os transportes informais na cidade do Luena, Angola*. Universidade do Minho.
https://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/64656/1/9_Dissertacao_corrigida_CapaloKatumbi.pdf

Laurente, R. (2023). *Laboratorio de Investigación, Desarrollo e Innovación (IDI) denominado SUTRANIN, para afrontar el inadecuado diseño de estrategia de fiscalización de la SUTRAN, en el control de la informalidad del transporte interprovincial de pasajeros en la región Lima*. Pontificia Universidad Católica del Perú.
https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/25391/LAURENTE_HUAIRA RONALD MG.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Mestra, D. C., Rodriguez, M. A., Rodriguez, D. M., & Boyano, T. O. (2024). Movilidad del transporte terrestre en el contexto urbano-rural en Colombia. *Saber, Ciencia Y Libertad En Germinación*(17), 162-168.
<https://doi.org/10.18041/2382-3755/germinacion.2024V17.12233>

MTT. (2022). *MTT retira más de 4 mil 500 vehículos por transporte informal*. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
<https://www.mtt.gob.cl/archivos/33532>

- Mweshi, G. K., & Sakyi, K. (2020). Application Of Sampling Methods For The Research Design . *Archives of Business Review*, VIII(11), 180-193.
<https://doi.org/10.14738/abr.811.9042>
- Nalarte, M. C. (2018). *Fiscalización al servicio de transporte según tamaño de las empresas en la ruta Lima-Huancayo en el periodo 2014-2016*.
https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/16175/Nalarte_BMC.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Noguera, A. (2021). Informalidad del servicio de transporte urbano en Santiago de Cali, Colombia: aspectos de interés. *SUMMA*, 3(1), 1-26.
<https://doi.org/10.47666/summa.3.1.16>
- Oyola, M. M. (2020). *Funciones de la SUTRAN en el transporte informal de personas en la ruta Huacho-Lima 2020*.
https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/72804/Oyola_CMM-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Palma, T. P. (2019). *Régimen laboral especial de los conductores de transporte terrestre interprovincial* . Pontificia Universidad Católica del Perú.
https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/15313/Palma_Qui%c3%b1ones_R%c3%a9gimen_laboral_especial1.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Rios, F. (2018). *Fiscalización y Prevención de los accidentes de tránsito de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías*, 2018.
https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/31084/Rios_SF..pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Rojas, A. F. (2024). *Propuesta de Eliminación de Barreras Burocráticas por Duplicidad en la Emisión de los Certificados de Habilitación Vehicular para Transporte de Mercancías en la Región Junín*. Pontificia

Universidad Católica del Perú.
https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/28821/ROJAS_DELZO_ALVARO_FRANK.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Solano, D. D. (2022). *Informalidad en el servicio del auto colectivo y su incidencia en el incremento de la fiscalización del transporte en Lima, 2022*.

https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/110134/Solano_EDD-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Sutran. (2020). *Estimación del flujo de vehículos de transporte terrestre de personas informales que transitan por el peaje de Corcona, octubre 2019*. Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías.

<https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1406200/Documento-de-Trabajo-N-1-Estimaci%C3%B3n-del-flujo-de-veh%C3%ADculos-de-pasajeros-informales-Para-publicaci%C3%B3n.pdf?v=1603930485>

Sutran. (2022). *Memoria Anual 2022*. Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/5661293/5014696-memoria-anual-2022.pdf?v=1704989433>

Tucho, G. T. (2022). A review on the socio-economic impacts of informal transportation and its complementarity to address equity and achieve sustainable development goals. *Journal of Engineering and Applied Science*, LXIX(28). <https://doi.org/10.1186/s44147-022-00074-8>

Valdivieso, D. S. (2021). *Fiscalización de campo y gestión por resultados de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, San Martín – 2021*.

https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/66813/Valdivieso_VDS-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Venero, P. (2018). *Reforma del Transporte en la gestión de Susana Villarán*. Pontificia Universidad Católica del Perú. https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/15454/VENERO_CRUZ_PALOMA_REFORMA_TRANSPORTE_SUSANA_VILLARAN.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Yaipén, M. E. (2021). *Entre la “zanahoria” y el “garrote”: la búsqueda del cumplimiento de las normas para la prevención del COVID-19 en la prestación del servicio de transporte terrestre, bajo el enfoque de una regulación y fiscalización responsiva*. Pontificia Universidad Católica del Perú. https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/22012/YAIPEN_BAUTISTA_MARIA_ELSA.pdf?sequence=1&isAllowed=y

COMO CITAR ESTE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

Borja Carhuaz, R. (2026). *Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de Sutran, provincia de Huánuco 2024* [Tesis de pregrado, Universidad de Huánuco]. Repositorio Institucional UDH. <http://...>

ANEXOS

ANEXO1

MATRIZ DE CONSISTENCIA

Título: “FISCALIZACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE INFORMAL Y PROPUESTAS DE REFORMA DESDE LA PERSPECTIVA DE SUTRAN, PROVINCIA DE HUÁNUCO 2024”

Problema	Objetivos	Hipótesis	Variables	Metodología
Problema General	Objetivo General	Hipótesis General	X: Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal	Enfoque
¿Cómo influye la fiscalización de servicios de transporte terrestre informal con la seguridad vial, y qué propuestas de reforma desde la perspectiva de SUTRAN podrían mejorar la eficacia de la fiscalización en la provincia de Huánuco 2024?	Analizar exhaustivamente la relación de la fiscalización de servicios de transporte terrestre informal con la seguridad vial, y las propuestas de reforma desde la perspectiva de SUTRAN que podrían mejorar la eficacia de la fiscalización en la provincia de Huánuco 2024	La fiscalización de servicios de transporte terrestre informal influye significativamente en la seguridad vial, y las propuestas de reforma desde la perspectiva de SUTRAN pueden mejorar la eficacia de la fiscalización, lo que a su vez mejoraría la seguridad vial y la calidad del servicio en la provincia de Huánuco 2024.	Dimensiones e indicadores X1. Marco Normativo y Políticas de Fiscalización X1.1. Normativa existente sobre transporte terrestre informal. X1.2. Actualización y adecuación de las normas de transporte a la realidad local. X1.3. Número de operativos planificados y ejecutados. X1.4. Presupuesto asignado a la fiscalización de transporte terrestre. X2. Ejecución de Operativos de Control y Fiscalización X2.1. Frecuencia de operativos de fiscalización al transporte informal. X2.2. Número de vehículos informales intervenidos y sancionados. X2.3. Procedimientos de fiscalización X3. Seguridad Vial y Condiciones de los Vehículos X3.1. Condiciones mecánicas y técnicas de los vehículos intervenidos. X3.2. Cantidad de vehículos informales sin seguro de accidentes. X4. Perfil y Condiciones Laborales de Conductores de Transporte Informal X4.1. Nivel de capacitación o experiencia de los conductores.	Mixto Alcance o nivel Correlacional Diseño Explicativo secuencial Población 5 especialistas en transporte terrestre y 20 trabajadores de la Sutran Huánuco. Muestra 5 especialistas en transporte terrestre y 15 trabajadores de la Sutran Huánuco. Técnica de recolección de datos Encuesta y Entrevista. Instrumentos de recolección de datos Cuestionario y Guía de entrevista Análisis de datos
Problemas Específicos	Objetivo Específicos	Hipótesis Específicos		
P.E.1: ¿Qué deficiencias existen en los mecanismos actuales de supervisión y control de SUTRAN que permiten la proliferación del transporte terrestre	O.E.1: Delimitar las deficiencias que existen en los mecanismos actuales de supervisión y control de SUTRAN que permiten la	H.E.1: Las deficiencias en los mecanismos actuales de supervisión y control de SUTRAN son un factor determinante en la proliferación del		

informal en la provincia de Huánuco 2024?	proliferación del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco 2024	transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco 2024.	X4.2. Edad promedio de los conductores en el servicio informal.	SPSS 29 y Atlas. Ti
P.E.2: ¿Cómo impacta la competencia desleal entre transportistas formales e informales en la calidad del servicio de transporte terrestre y la satisfacción del usuario en la provincia de Huánuco 2024?	O.E.2: Analizar el impacto de la competencia desleal entre transportistas formales e informales en la calidad del servicio de transporte terrestre y la satisfacción del usuario en la provincia de Huánuco 2024	H.E.2: La competencia desleal entre transportistas formales e informales tiene un impacto negativo significativo en la calidad del servicio de transporte terrestre y la satisfacción del usuario en la provincia de Huánuco 2024.	X4.3. Condiciones laborales y salariales de los conductores informales.	
P.E.3: ¿Qué estrategias efectivas podrían implementarse para incentivar a los transportistas informales a formalizarse y cumplir con las normativas de SUTRAN mejorando así la calidad del servicio y la seguridad vial en la provincia de Huánuco 2024?	O.E.3: Implementar las estrategias efectivas podrían implementarse para incentivar a los transportistas informales a formalizarse y cumplir con las normativas de SUTRAN mejorando así la calidad del servicio y la seguridad vial en la provincia de Huánuco 2024.	H.E.3: La implementación de estrategias efectivas para incentivar a los transportistas informales a formalizarse y cumplir con las normativas de SUTRAN mejoraría significativamente la calidad del servicio y la seguridad vial en la provincia de Huánuco 2024.	X4.4. Conocimiento de los conductores sobre las normativas de tránsito y seguridad.	
			X5. Impacto en el Tránsito y la Economía Local	
			X5.1. Contribución del transporte informal al tráfico vehicular en horas pico.	
			X5.2. Nivel de afectación a los transportistas formales.	
			X5.3. Porcentaje de ingresos en transporte informal dentro del mercado de transporte local.	
			X6. Tasa de Infracciones y Sanciones	
			X6.1. Número de infracciones impuestas a conductores de transporte informal.	
			X6.2. Tipo de sanciones aplicadas.	
			X6.3. Eficacia en la recaudación de multas impuestas al transporte informal.	
			X6.4. Porcentaje de reincidencia de infractores en el transporte informal.	
			Y: Propuestas de Reforma	
			Dimensiones e indicadores	
			Y1. Regularización y Formalización del Transporte Informal	
			Y1.1. Número de transportistas informales registrados.	
			Y1.2. Reducción en el tiempo y costo de trámites para obtener licencias.	
			Y1.3. Cantidad de campañas de sensibilización y capacitación realizadas.	
			Y1.4. Nivel de conocimiento de los conductores sobre regulaciones vigentes.	
			Y2. Seguridad Vial	
			Y2.1. Reducción de infracciones de tránsito por parte de conductores informales.	

Y2.2. Número de puntos de inspección técnica vehicular habilitados.
Y2.3. Reducción de tasa de mortalidad o lesiones por accidentes en vehículos informales.
Y3. Infraestructura Vial y Accesibilidad
Y3.1. Mejoras en las rutas y paraderos establecidos para transporte informal.
Y3.2. Cantidad de paraderos autorizados construidos.
Y3.3. Reducción del tráfico en áreas congestionadas.
Y3.4. Tiempo promedio de desplazamiento de pasajeros en unidades informales.
Y3.5. Número de estaciones de señalización y semáforos instalados en zonas de alto tránsito.
Y4. Control y Fiscalización
Y4.1. Incremento en el cumplimiento de normas por parte de transportistas informales.
Y4.2. Eficiencia en la respuesta a denuncias ciudadanas sobre transporte informal.
Y5. Impacto Ambiental
Y5.1. Reducción en las emisiones de CO₂.
Y5.2. Porcentaje de vehículos informales con tecnologías de bajas emisiones.
Y6. Calidad del Servicio y Satisfacción del Usuario
Y6.1. Nivel de satisfacción de los usuarios del transporte informal.
Y6.2. Disponibilidad de rutas y horarios adecuados.
Y6.3. Cumplimiento de tarifas reguladas.

ANEXO 2

CUESTIONARIO

TITULO DE LA INVESTIGACION

Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de SUTRAN, provincia de Huánuco 2024

Estimado especialista en la materia, a continuación, tienes preguntas para lo cual rogamos marcar con X el número de la tabla, la opción que consideras correctas.

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

N°	ITEMS	ESCALA				
		5	4	3	2	1
	EXPERTOS EN LA MATERIA					
1	¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?					
2	¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?					
3	¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal?					
4	¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?					
5	¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de tránsito establecidas por las autoridades competentes?					

6	¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?					
7	¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco?					
8	¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?					
9	En su opinión, ¿qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco?					
10	¿Considera que SUTRAN tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?					
11	¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal?					
12	¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?					
13	¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?					
14	En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?					
15	¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco?					

ANEXO 3

CUESTIONARIO DE ENTREVISTAS

Respecto a la tesis **“FISCALIZACION DE SERVICIOS DE TRANSPORTE INFORMAL Y PROPUESTAS DE REFORMA DESDE LA PERSPECTIVA DE SUTRAN, PROVINCIA DE HUANUCO 2024”**

ESPECIALISTA DE SUTRAN ()

A continuación, tienes preguntas para lo cual rogamos marcar con X el número de la tabla, la opción que consideras correctas.

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

N°	ITEMS	ESCALA				
		5	4	3	2	1
	EXPERTOS EN LA MATERIA					
1	¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?					
2	¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?					
3	¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal?					
4	¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?					
5	¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de					

	tránsito establecidas por las autoridades competentes?					
6	¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?					
7	¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco?					
8	¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?					
9	En su opinión, ¿qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco?					
10	¿Considera que SUTRAN tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?					
11	¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal?					
12	¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?					
13	¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?					
14	En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?					
15	¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco?					

ANEXO 4

CONSENTIMIENTO INFORMADO



UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO

FICHA DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

La presente investigación es desarrollada por egresado de la escuela académico profesional de Derechos y ciencias Políticas, cuyo objetivo es “Determinar de qué manera la ineficiencia de la política criminal incide en la comisión del delito de robo agravado en el Distrito Judicial de Huánuco, 2023”

Yo _____ identificado con el DNI _____ Entiendo que la información registrada será confidencial y sólo conocida por el equipo de investigación. Además, mi identidad será conocida solamente por los investigadores, ya que mis datos serán registrados con un pseudónimo. También entiendo que la información será procesada privilegiando el conocimiento compartido y de ninguna manera se podrá identificar mis respuestas y opiniones en la etapa de publicación de resultados.

Asimismo, sé que puedo negarme a participar o retirarme en cualquier etapa de la investigación, sin expresión de causa.

Sí, acepto voluntariamente brindar información oportuna en este estudio.

Firma _____

Fecha _____ / _____ / _____

ANEXO 5

TABLA DE VALIDACIÓN DE EXPERTOS



Apellidos y Nombres del experto:

Título y/o Grado académico: Doctor () Magister () Otros ()

Nombre del Instrumento: Ficha de Cuestionario / Guía de Entrevista

Título de la Investigación: Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de
Sutran, provincia de Huánuco 2024

Autor: Borja Carhuaz, Ruben

Fecha:

ASPECTOS DE VALIDACION

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0 - 20%	Regular 21 - 50%	Bueno 51 - 70%	Muy Bueno 71 - 80%	Excelente 81 - 100%
Claridad	Esta formulado con lenguaje apropiado					
Objetividad	Esta expresado en conducta observable					
Actualidad	Es adecuado al avance de la ciencia y la tecnología					
Organización	Existe una organización lógica					
Suficiencia	Comprende los aspectos de cantidad y calidad					
Consistencia	Está basado en aspectos teóricos y científicos acordes a la Tecnología					
Coherencia	Existe relación entre las dimensiones e indicadores					
Metodología	Responde al propósito del trabajo considerando los objetivos Planteados					
Pertinencia	El instrumento es adecuado al tipo de investigación					

FIMA DEL EXPERTO

ANEXO 6

FOTOS DE LAS ENCUESTAS

"AÑO DE LA RECUPERACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DE LA ECONOMÍA PERUANA"

**SUMILLA: SOLICITO AUTORIZACION
PARA APLICACIÓN DE ENCUESTAS.**

SEÑOR JEFE DE LA UNIDAD DESCONCENTRADA DE HUANUCO



RUBEN BORJA CARHUAZ, ex alumno de la UDH, identificado con DNI N° 04030565, domiciliado en la Urb. San Gabriel Mz. "A" Lt. 21 – Cayhuayna, distrito de Pillco Marca, provincia y departamento de Huánuco, con celular N° 959137520, correo electrónico rubenborjacarhuaz@gmail.com, ante usted con el debido respeto me presento y expongo:

Que, se me autoriza la aplicación de encuestas para mi trabajo de investigación tesis titulado, **"Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de Sutran, provincia de Huánuco 2024"**, por tal motivo, solicito a Ud. Señor Jefe accederme dicha autorización para realizar la aplicación de dicha encuesta a 5 especialistas en transporte terrestre y 20 trabajadores (adjunto la copia del cuestionario a encuestar)

Por lo expuesto:

Ruego a usted acceder a lo solicitado por ser de justicia.

Huánuco, 05 de marzo del 2025



RUBEN BORJA CARHUAZ
DNI 04030565
SOLICITANTE

ANEXO 2: CUESTIONARIO

TITULO DE LA INVESTIGACION

Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de SUTRAN, provincia de Huánuco 2024

Estimado especialista en la materia, a continuación, tienes preguntas para lo cual rogamos marcar con X el número de la tabla, la opción que consideras correctas.

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

N°	ITEMS	ESCALA				
		5	4	3	2	1
	EXPERTOS EN LA MATERIA					
1	¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?				X	
2	¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?					X
3	¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal?					X
4	¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?	X				
5	¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de tránsito establecidas por las autoridades competentes?		X			
6	¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?		X			

7	¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco?	X			
8	¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?	X			
9	En su opinión, ¿qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco?	X			
10	¿Considera que SUTRAN tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?		X		
11	¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal?	X			
12	¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?	X			
13	¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?	X			
14	En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?			X	
15	¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco?		X		



ANEXO 2: CUESTIONARIO

TITULO DE LA INVESTIGACION

Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de SUTRAN, provincia de Huánuco 2024

Estimado especialista en la materia, a continuación, tienes preguntas para lo cual rogamos marcar con X el número de la tabla, la opción que consideras correctas.

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

N°	ITEMS	ESCALA				
		5	4	3	2	1
	EXPERTOS EN LA MATERIA			X		
1	¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?				X	
2	¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?					
3	¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal?					X
4	¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?				X	
5	¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de tránsito establecidas por las autoridades competentes?					X
6	¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?				X	

7	¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco?			X		
8	¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?	X				
9	En su opinión, ¿qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco?				X	
10	¿Considera que SUTRAN tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?	X				
11	¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal?			X		
12	¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?				X	
13	¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?			X		
14	En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?	X				
15	¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco?	X				

Francisco

ANEXO 2: CUESTIONARIO

TITULO DE LA INVESTIGACION

Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de SUTRAN, provincia de Huánuco 2024

Estimado especialista en la materia, a continuación, tienes preguntas para lo cual rogamos marcar con X el número de la tabla, la opción que consideras correctas.

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

N°	ITEMS	ESCALA				
		5	4	3	2	1
	EXPERTOS EN LA MATERIA					
1	¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?		✓			
2	¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?		✓			
3	¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal?			✓		
4	¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?			✓		
5	¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de tránsito establecidas por las autoridades competentes?			✓		
6	¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?		✓			

7	¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco?			✓		
8	¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?	✓				
9	En su opinión, ¿qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco?			✓		
10	¿Considera que SUTRAN tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?			✓		
11	¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal?			✓		
12	¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?	✓				
13	¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?	✓				
14	En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?			✓		
15	¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco?			✓		

[Handwritten signature]

ANEXO 2: CUESTIONARIO

TITULO DE LA INVESTIGACION

Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de SUTRAN, provincia de Huánuco 2024

Estimado especialista en la materia, a continuación, tienes preguntas para lo cual rogamos marcar con X el número de la tabla, la opción que consideras correctas.

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

N°	ITEMS	ESCALA				
		5	4	3	2	1
	EXPERTOS EN LA MATERIA					
1	¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?	X				
2	¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?			X		
3	¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal?	X				
4	¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?	X				
5	¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de tránsito establecidas por las autoridades competentes?				X	
6	¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?			X		

7	¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco?	X				
8	¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?		X			
9	En su opinión, ¿qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco?	X				
10	¿Considera que SUTRAN tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?	X				
11	¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal?	X				
12	¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?	X				
13	¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?	X				
14	En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?		X			
15	¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco?	X				

ANEXO 2: CUESTIONARIO

TITULO DE LA INVESTIGACION

Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de SUTRAN, provincia de Huánuco 2024

Estimado especialista en la materia, a continuación, tienes preguntas para lo cual rogamos marcar con X el número de la tabla, la opción que consideras correctas.

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

N°	ITEMS	ESCALA				
		5	4	3	2	1
	EXPERTOS EN LA MATERIA	X				
1	¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?		X			
2	¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?	^				
3	¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal?		X			
4	¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?	X				
5	¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de tránsito establecidas por las autoridades competentes?			X		
6	¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?	X				

7	¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco?	X				
8	¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?		X			
9	En su opinión, ¿qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco?					
10	¿Considera que SUTRAN tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?	X				
11	¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal?				X	
12	¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?	X				
13	¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?		X			
14	En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?	X				
15	¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco?		X			



ANEXO 2: CUESTIONARIO

TITULO DE LA INVESTIGACION

Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de SUTRAN, provincia de Huánuco 2024

Estimado especialista en la materia, a continuación, tienes preguntas para lo cual rogamos marcar con X el número de la tabla, la opción que consideras correctas.

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

N°	ITEMS	ESCALA				
		5	4	3	2	1
	EXPERTOS EN LA MATERIA					
1	¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?			X		
2	¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?	X				
3	¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal?			X		
4	¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?			X		
5	¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de tránsito establecidas por las autoridades competentes?		X			
6	¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?			X		

7	¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco?		X			
8	¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?			X		
9	En su opinión, ¿qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco?		X			
10	¿Considera que SUTRAN tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?				X	
11	¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal?			X		
12	¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?					X
13	¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?					X
14	En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?			X		
15	¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco?				X	



ANEXO 2: CUESTIONARIO

TITULO DE LA INVESTIGACION

Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de SUTRAN, provincia de Huánuco 2024

Estimado especialista en la materia, a continuación, tienes preguntas para lo cual rogamos marcar con X el número de la tabla, la opción que consideras correctas.

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

N°	ITEMS	ESCALA				
		5	4	3	2	1
	EXPERTOS EN LA MATERIA					
1	¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?			X		
2	¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?			X		
3	¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal?			X		
4	¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?	X				
5	¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de tránsito establecidas por las autoridades competentes?				X	
6	¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?				X	

7	¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco?		X		
8	¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?	X			
9	En su opinión, ¿qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco?		X		
10	¿Considera que SUTRAN tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?	X			
11	¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal?		X		
12	¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?	X			
13	¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?	X			
14	En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?		X		
15	¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco?		X		



ANEXO 2: CUESTIONARIO

TITULO DE LA INVESTIGACION

Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de SUTRAN, provincia de Huánuco 2024

Estimado especialista en la materia, a continuación, tienes preguntas para lo cual rogamos marcar con X el número de la tabla, la opción que consideras correctas.

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

N°	ITEMS	ESCALA				
		5	4	3	2	1
	EXPERTOS EN LA MATERIA					
1	¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?	X				
2	¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?	X				
3	¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal?	X				
4	¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?					X
5	¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de tránsito establecidas por las autoridades competentes?		X			
6	¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?	X				

7	¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco?	X				
8	¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?	X				
9	En su opinión, ¿qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco?		X			
10	¿Considera que SUTRAN tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?				X	
11	¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal?	X				
12	¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?	X				
13	¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?	X				
14	En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?			X		
15	¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco?				X	

ANEXO 2: CUESTIONARIO

TITULO DE LA INVESTIGACION

Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de SUTRAN, provincia de Huánuco 2024

Estimado especialista en la materia, a continuación, tienes preguntas para lo cual rogamos marcar con X el número de la tabla, la opción que consideras correctas.

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

N°	ITEMS	ESCALA				
		5	4	3	2	1
	EXPERTOS EN LA MATERIA					
1	¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?		X			
2	¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?		X			
3	¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal?			X		
4	¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?			X		
5	¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de tránsito establecidas por las autoridades competentes?					X
6	¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?			X		

7	¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco?		X			
8	¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?	X				
9	En su opinión, ¿qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco?			X		
10	¿Considera que SUTRAN tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?			X		
11	¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal?			X		
12	¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?	X				
13	¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?	X				
14	En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?				X	
15	¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco?				X	



ANEXO 2: CUESTIONARIO

TITULO DE LA INVESTIGACION

Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de SUTRAN, provincia de Huánuco 2024

Estimado especialista en la materia, a continuación, tienes preguntas para lo cual rogamos marcar con X el número de la tabla, la opción que consideras correctas.

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

N°	ITEMS	ESCALA				
		5	4	3	2	1
	EXPERTOS EN LA MATERIA					
1	¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?		4			
2	¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?		4			
3	¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal?		4			
4	¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?		4			
5	¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de tránsito establecidas por las autoridades competentes?					1
6	¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?		4			

7	¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco?	4			
8	¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?	4			
9	En su opinión, ¿qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco?	4			
10	¿Considera que SUTRAN tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?				1
11	¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal?	4			
12	¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?	4			
13	¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?	5			
14	En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?	4			
15	¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco?	5			

[Firma manuscrita]

ANEXO 2: CUESTIONARIO

TITULO DE LA INVESTIGACION

Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de SUTRAN, provincia de Huánuco 2024

Estimado especialista en la materia, a continuación, tienes preguntas para lo cual rogamos marcar con X el número de la tabla, la opción que consideras correctas.

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

N°	ITEMS	ESCALA				
		5	4	3	2	1
	EXPERTOS EN LA MATERIA					
1	¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?	X				
2	¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?		X			
3	¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal?		X			
4	¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?		X			
5	¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de tránsito establecidas por las autoridades competentes?			X		
6	¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?		X			

7	¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco?	X			
8	¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?	X			
9	En su opinión, ¿qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco?	X			
10	¿Considera que SUTRAN tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?	X			
11	¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal?	X			
12	¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?	X			
13	¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?	X			
14	En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?	X			
15	¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco?	X			



ANEXO 2: CUESTIONARIO

TITULO DE LA INVESTIGACION

Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de SUTRAN, provincia de Huánuco 2024

Estimado especialista en la materia, a continuación, tienes preguntas para lo cual rogamos marcar con X el número de la tabla, la opción que consideras correctas.

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

N°	ITEMS	ESCALA				
		5	4	3	2	1
	EXPERTOS EN LA MATERIA		X			
1	¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?	X				
2	¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?		X			
3	¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal?		X			
4	¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?		X			
5	¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de tránsito establecidas por las autoridades competentes?	X				
6	¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?			X		

7	¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco?	X			
8	¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?	X			
9	En su opinión, ¿qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco?	X			
10	¿Considera que SUTRAN tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?	X			
11	¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal?	X			
12	¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?	X			
13	¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?	X			
14	En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?	X			
15	¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco?	X			

ANEXO 2: CUESTIONARIO

TITULO DE LA INVESTIGACION

Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de SUTRAN, provincia de Huánuco 2024

Estimado especialista en la materia, a continuación, tienes preguntas para lo cual rogamos marcar con X el número de la tabla, la opción que consideras correctas.

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

N°	ITEMS	ESCALA				
		5	4	3	2	1
	EXPERTOS EN LA MATERIA		X			
1	¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?				X	
2	¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?		X			
3	¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal?					
4	¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?	X				
5	¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de tránsito establecidas por las autoridades competentes?	X				
6	¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?	X				

7	¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco?	X			
8	¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?	X			
9	En su opinión, ¿qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco?		X		
10	¿Considera que SUTRAN tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?	X			
11	¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal?		X		
12	¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?	X			
13	¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?		X		
14	En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?	X			
15	¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco?	X			

ANEXO 2: CUESTIONARIO

TITULO DE LA INVESTIGACION

Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de SUTRAN, provincia de Huánuco 2024

Estimado especialista en la materia, a continuación, tienes preguntas para lo cual rogamos marcar con X el número de la tabla, la opción que consideras correctas.

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

N°	ITEMS	ESCALA				
		5	4	3	2	1
	EXPERTOS EN LA MATERIA					
1	¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?			X		
2	¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?		X			
3	¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal?	Desconocimiento.				
4	¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?	X				
5	¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de tránsito establecidas por las autoridades competentes?				X	
6	¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?			X		

7	¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco?	Que haya una medida para identificar el transporte formal.			
8	¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?	X			
9	En su opinión, ¿qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco?	- Negativo, ya que genera congestión.			
10	¿Considera que SUTRAN tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?	X			
11	¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal?	Multas. Promover formalización.			
12	¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?	X			
13	¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?	X			
14	En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?	La información asimétrica.			
15	¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco?	Promover la formalización y llevar la información a todos.			

Cueto

ANEXO 2: CUESTIONARIO

TITULO DE LA INVESTIGACION

Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de SUTRAN, provincia de Huánuco 2024

Estimado especialista en la materia, a continuación, tienes preguntas para lo cual rogamos marcar con X el número de la tabla, la opción que consideras correctas.

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

N°	ITEMS	ESCALA				
		5	4	3	2	1
	EXPERTOS EN LA MATERIA			X		
1	¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?			X		
2	¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?			X		
3	¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal?					
4	¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?			X		
5	¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de tránsito establecidas por las autoridades competentes?			X		
6	¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?	X				

7	¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco?					
8	¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?				X	
9	En su opinión, ¿qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco?					
10	¿Considera que SUTRAN tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?			X		
11	¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal?					
12	¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?				X	
13	¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?				X	
14	En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?					
15	¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco?					



ANEXO 2: CUESTIONARIO

TITULO DE LA INVESTIGACION

Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de SUTRAN, provincia de Huánuco 2024

Estimado especialista en la materia, a continuación, tienes preguntas para lo cual rogamos marcar con X el número de la tabla, la opción que consideras correctas.

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

N°	ITEMS	ESCALA				
		5	4	3	2	1
	EXPERTOS EN LA MATERIA					
1	¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?			X		
2	¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?			X		
3	¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal?			X		
4	¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?	X				
5	¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de tránsito establecidas por las autoridades competentes?					X
6	¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?					X

7	¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco?					
8	¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?	X				
9	En su opinión, ¿qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco?					
10	¿Considera que SUTRAN tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?		X			
11	¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal?					
12	¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?		X			
13	¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?		X			
14	En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?					
15	¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco?					



ANEXO 2: CUESTIONARIO

TITULO DE LA INVESTIGACION

Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de SUTRAN, provincia de Huánuco 2024

Estimado especialista en la materia, a continuación, tienes preguntas para lo cual rogamos marcar con X el número de la tabla, la opción que consideras correctas.

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

N°	ITEMS	ESCALA				
		5	4	3	2	1
	EXPERTOS EN LA MATERIA					
1	¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?		X			
2	¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?			X		
3	¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal? <i>Por su poca accesibilidad y los precios más bajos que existen</i>					
4	¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?	X				
5	¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de tránsito establecidas por las autoridades competentes?			X		
6	¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?			X		

7	¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco? <i>Podría mejorar alianza con otras instituciones para una mejor fiscalización</i>					
8	¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?	X				
9	En su opinión, ¿qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco? <i>Pérdida de ingresos fiscales</i>					
10	¿Considera que SUTRAN tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?			X		
11	¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal? <i>Sanciones económicas y administrativas</i>					
12	¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?		X			
13	¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?	X				
14	En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?		X			
15	¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco? <i>Realizar capacitaciones, programas de incentivo a la formalidad</i>					

ANEXO 2: CUESTIONARIO

TITULO DE LA INVESTIGACION

Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de SUTRAN, provincia de Huánuco 2024

Estimado especialista en la materia, a continuación, tienes preguntas para lo cual rogamos marcar con X el número de la tabla, la opción que consideras correctas.

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

N°	ITEMS	ESCALA				
		5	4	3	2	1
	EXPERTOS EN LA MATERIA					
1	¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?		X			
2	¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?		X			
3	¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal?					
4	¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?			X		
5	¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de tránsito establecidas por las autoridades competentes?			X		
6	¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?		X			

7	¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco?	X				
8	¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?	X				
9	En su opinión, ¿qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco?	X				
10	¿Considera que SUTRAN tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?	X				
11	¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal?					
12	¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?		X			
13	¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?	X				
14	En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?					
15	¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco?	X				

[Handwritten signature]

ANEXO 2: CUESTIONARIO

TITULO DE LA INVESTIGACION

Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de SUTRAN, provincia de Huánuco 2024

Estimado especialista en la materia, a continuación, tienes preguntas para lo cual rogamos marcar con X el número de la tabla, la opción que consideras correctas.

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

N°	ITEMS	ESCALA				
		5	4	3	2	1
	EXPERTOS EN LA MATERIA					X
1	¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?					X
2	¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?				X	
3	¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal?				X	
4	¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?					X
5	¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de tránsito establecidas por las autoridades competentes?		X			
6	¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?	X				

7	¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco?	X				
8	¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?	X				
9	En su opinión, ¿qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco?		X			
10	¿Considera que SUTRAN tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?					X
11	¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal?	X				
12	¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?	X				
13	¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?			X		
14	En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?	X				
15	¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco?	X				

X

ANEXO 2: CUESTIONARIO

TITULO DE LA INVESTIGACION

Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de SUTRAN, provincia de Huánuco 2024

Estimado especialista en la materia, a continuación, tienes preguntas para lo cual rogamos marcar con X el número de la tabla, la opción que consideras correctas.

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

N°	ITEMS	ESCALA				
		5	4	3	2	1
	EXPERTOS EN LA MATERIA			X		
1	¿Está usted al tanto de la existencia del transporte terrestre informal en la provincia de Huánuco?			X		
2	¿Ha utilizado alguna vez los servicios de transporte informal en la provincia de Huánuco?	X				
3	¿Cuáles son, en su opinión, las principales razones por las cuales los usuarios recurren al transporte informal?			X		
4	¿Considera usted que el transporte terrestre informal afecta la seguridad vial en la provincia de Huánuco?	X				
5	¿Cree usted que los conductores del transporte terrestre informal cumplen con las normas de tránsito establecidas por las autoridades competentes?					X
6	¿Está de acuerdo con que el control del transporte terrestre informal debe ser responsabilidad exclusiva de SUTRAN?					X

7	¿Qué tipo de medidas considera que debería implementar SUTRAN para mejorar la fiscalización del transporte terrestre informal en Huánuco?					
8	¿Cree que la falta de una adecuada fiscalización del transporte terrestre informal genera conflictos entre las empresas formales e informales?	X				
9	En su opinión, ¿qué impacto tiene el transporte terrestre informal en la economía local de Huánuco?		X			
10	¿Considera que SUTRAN tiene suficientes recursos para llevar a cabo una fiscalización efectiva del transporte informal?	X				
11	¿Qué tipo de sanciones considera que deberían aplicarse a las empresas o conductores que operan en el transporte terrestre informal?					
12	¿Cree que los pasajeros deberían ser más responsables en la elección de los servicios de transporte, considerando los riesgos asociados con el transporte informal?	X				
13	¿Deberían las autoridades promover la formalización de los transportistas informales en lugar de imponer solo sanciones?	X				
14	En su opinión, ¿cuáles son los mayores obstáculos para la fiscalización efectiva del transporte terrestre informal en Huánuco?					
15	¿Qué propuestas considera que podrían implementarse para mejorar la situación del transporte terrestre informal y su fiscalización en la provincia de Huánuco?					

ANEXO 7

FOTOS DE LA TABLA DE VALIDACION DE EXPERTOS



ANEXO 5. TABLA DE VALIDACIÓN DE EXPERTOS

Apellidos y Nombres del experto: Juan Carlos Aguilar Noriega
Título y/o Grado académico: Doctor () Magister (X) Otros ()
Nombre del Instrumento: Ficha de Cuestionario / Guía de Entrevista
Título de la Investigación: Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de
Sutran, provincia de Huánuco 2024
Autor: Borja Carhuaz, Ruben
Fecha: 08-02-25

ASPECTOS DE VALIDACION

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0 - 20%	Regular 21 - 50%	Bueno 51 - 70%	Muy Bueno 71 - 80%	Excelente 81 - 100%
Claridad	Esta formulado con lenguaje apropiado				X	
Objetividad	Esta expresado en conducta observable				X	
Actualidad	Es adecuado al avance de la ciencia y la tecnología			X		
Organización	Existe una organización lógica				X	
Suficiencia	Comprende los aspectos de cantidad y calidad				X	
Consistencia	Está basado en aspectos técnicos y científicos acordes a la Tecnología			X		
Coherencia	Existe relación entre las dimensiones e indicadores					X
Metodología	Responde al propósito del trabajo considerando los objetivos Planteados				X	
Pertinencia	El instrumento es adecuado al tipo de investigación				X	

[Firma]
FIMA DEL EXPERTO
22/04/10



ANEXO 5. TABLA DE VALIDACIÓN DE EXPERTOS

Apellidos y Nombres del experto: Amadeo Corrales Nieto
Título y/o Grado académico: Doctor () Magister (X) Otros ()
Nombre del Instrumento: Ficha de Cuestionario / Guía de Entrevista
Título de la Investigación: Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de
Sutran, provincia de Huánuco 2024

Autor: Borja Carhuaz, Ruben

Fecha: 20/02/25

ASPECTOS DE VALIDACION

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0 - 20%	Regular 21 - 50%	Bueno 51 - 70%	Muy Bueno 71 - 80%	Excelente 81 - 100%
Claridad	Esta formulado con lenguaje apropiado			✓		
Objetividad	Esta expresado en conducta observable			✓		
Actualidad	Es adecuado al avance de la ciencia y la tecnología				✓	
Organización	Existe una organización lógica			✓		
Suficiencia	Comprende los aspectos de cantidad y calidad				✓	
Consistencia	Está basado en aspectos teóricos y científicos acordes a la Tecnología			✓		
Coherencia	Existe relación entre las dimensiones e indicadores			✓		
Metodología	Responde al propósito del trabajo considerando los objetivos Planteados				✓	
Pertinencia	El instrumento es adecuado al tipo de investigación				✓	


Firma del Experto
DNI: 22724880



ANEXO 5. TABLA DE VALIDACIÓN DE EXPERTOS

Apellidos y Nombres del experto: *Haydee Angelica Gonzales Veramundi*

Título y/o Grado académico: Doctor () Magister (X) Otros ()

Nombre del Instrumento: Ficha de Cuestionario / Guía de Entrevista

Título de la Investigación: Fiscalización de servicios de transporte terrestre informal y propuestas de reforma desde la perspectiva de
Sutran, provincia de Huánuco 2024

Autor: Borja Carhuaz, Ruben

Fecha: *18-02-25*

ASPECTOS DE VALIDACION

INDICADORES	CRITERIOS	Deficiente 0 - 20%	Regular 21 - 50%	Bueno 51 - 70%	Muy Bueno 71 - 80%	Excelente 81 - 100%
Claridad	Esta formulado con lenguaje apropiado			<i>✓</i>		
Objetividad	Esta expresado en conducta observable			<i>✓</i>		
Actualidad	Es adecuado al avance de la ciencia y la tecnología			<i>✓</i>		
Organización	Existe una organización lógica			<i>✓</i>		
Suficiencia	Comprende los aspectos de cantidad y calidad				<i>✓</i>	
Consistencia	Está basado en aspectos teóricos y científicos acordes a la Tecnología				<i>✓</i>	
Coherencia	Existe relación entre las dimensiones e indicadores				<i>✓</i>	
Metodología	Responde al propósito del trabajo considerando los objetivos Planteados			<i>✓</i>		
Pertinencia	El instrumento es adecuado al tipo de investigación			<i>✓</i>		

FIMA DEL EXPERTO

22507123

ANEXO 8

TOMAS FOTOGRÁFICAS DEL INVESTIGADOR







