

UNIVERSIDAD NACIONAL JOSÉ FAUSTINO SÁNCHEZ CARRIÓN

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES

ESCUELA PROFESIONAL DE SOCIOLOGÍA



Tesis

Servicio de transporte de mototaxi y empleabilidad en el Distrito de Huaura - 2018.

Presentado por:

Bach. Milagros ALBERTO OSORIO

Bach. Tania Elvira CALERO VALLE

Asesor:

Lic. Julio César CASTILLO AMADO

Para optar el Título Profesional de Licenciada en Sociología

HUACHO – PERÚ

2019

**SERVICIO DE TRANSPORTE DE MOTOTAXI Y EMPLEABILIDAD EN EL
DISTRITO DE HUAURA - 2018**

Lic. Julio César CASTILLO AMADO

ASESOR

DR. JUAN MARIO SARMIENTO RAMOS
PRESIDENTE

LIC. PEPE FRANCISCO OLAYA MAZA
SECRETARIO

M(O). BASILIO SUAREZ GUZMAN
VOCAL

DEDICATORIA

A Dios, a mis padres, mis hermanos, por confiar en mí, por no permitirme declinar en momentos difíciles, y por su apoyo incondicional

Tania C.V.

DEDICATORIA

Esta investigación se lo dedico al que guía mi vida y mi camino, a mi Padre Celestial, el que siempre me consuela y me anima a continuar sin desmayar; al creador de mis padres y de las personas que más amo, con todo mi amor.

Milagros A.O.

AGRADECIMIENTO

A Dios.

Al creador del universo por darnos el aliento de vida y la salud que nos da día con día por consiguiente permitirnos continuar con nuestra carrera profesional

A nuestros padres.

Gracias a nuestros padres por brindarnos el apoyo incondicional y la confianza en todo nuestro proceso de formación profesional gracias a ustedes por darnos sus consejos y palabras de aliento cuando más lo necesitábamos gracias a ello fortaleciste nuestros principios y nos enseñaste a luchar por nuestros sueños con amor y admiración sus hijas.

A nuestro docente.

Gracias Dr. Marcelo Zúñiga por su amor a la sociología y por su paciencia brindada gracias por brindarnos su conocimiento y fortalecer nuestro conocimiento durante todo el proceso de investigación.

INDICE

	N°
Portada.....	i
Título.....	ii
Asesor.....	iii
Miembros del jurado.....	iv
Dedicatoria.....	v
AGRADECIMIENTO	vi
INDICE	vii
RESUMEN.....	xii
ABSTRACT	xiii
INTRODUCCIÓN	14
Capítulo I: <u>PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA</u>	16
1.1 Descripción de la Situación Problemática.....	16
1.2 Formulación del Problema	18
1.2.1 Problema General	18
1.2.2 Problemas Específicos	19
1.3 Objetivos de la Investigación	19
1.3.1 Objetivo General.....	19
1.3.2 Objetivos Específicos.....	19

1.4	Justificación de la Investigación.....	20
1.5	Delimitación del estudio	21
1.6	Viabilidad del estudio	21
Capítulo II: MARCO TEÓRICO.....		23
2.1	Antecedentes de la Investigación	23
2.2	Bases Teóricas	30
2.3	Definiciones conceptuales.....	44
2.4	Formulación de la Hipótesis.....	45
2.4.1	Hipótesis General	45
2.4.2	Hipótesis Específicos	45
Capítulo III: METODOLOGÍA.....		46
3.1	Diseño Metodológico.....	46
3.2	Población y Muestra	47
3.3	Operacionalización de Variables e Indicadores	50
3.4	Técnica e instrumentos de recolección de datos.....	51
3.5	Técnicas de procesamiento de la información.....	52
capítulo IV: RESULTADOS.....		41
4.1	Análisis de resultados	54
4.2	Contrastación de hipótesis.....	63

Capítulo V: <u>D</u> ISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	73
5.1 Discusión.....	73
5.2 Conclusiones.....	78
5.3 Recomendaciones	78
Capítulo VI: <u>F</u> UENTES DE INFORMACION	80
6.1 Fuentes bibliográficas	80
6.2 Fuentes hemerográficas.....	80
6.3 Fuentes electrónicas	80
Anexo I: <u>M</u> ATRIZ DE CONSISTENCIA	84
Anexo I: <u>C</u> UESTIONARIO	86
Anexo III: <u>E</u> VIDENCIAS DEL TRABAJO ESTADÍSTICO.....	88
Anexo IV: <u>R</u> ELACIÓN DE LAS EMPRESAS DE MOTOTAXI.....	89

ÍNDICE DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Baremo de la variable servicio de transporte de mototaxi.....	54
Tabla 2. Niveles de organización del servicio de transporte de mototaxi.....	55
Tabla 3. Niveles alcanzados en la dimensión organización del transporte integrado.....	56
Tabla 4. Niveles alcanzados en la dimensión organización del transporte libre	57
Tabla 5. Baremo de la variable Empleabilidad.....	58
Tabla 6. Niveles de empleabilidad de los mototaxistas	59
Tabla 7. Niveles alcanzados en la dimensión falta de empleo	60
Tabla 8. Niveles alcanzados en la dimensión Falta de oportunidad laboral.....	61
Tabla 9. Niveles alcanzados en la dimensión Falta de experiencia laboral	62
Tabla 10. Resultados de la prueba de normalidad de Kolmogorov- Smirnov	63
Tabla 11. Correlación servicio de transporte de mototaxis y la empleabilidad.....	65
Tabla 12. Correlación falta de empleo y el servicio de transporte de mototaxi	67
Tabla 13. Correlación la falta de oportunidad laboral y el servicio de mototaxi	69
Tabla 14. Correlación la falta de experiencia laboral y el servicio de mototaxi	71

ÍNDICE DE GRÁFICOS

	Pág.
Gráfico 1. Niveles de organización del servicio de transporte de mototaxi.....	55
Gráfico 2. Niveles alcanzados en la dimensión organización del transporte integrado.....	56
Gráfico 3. Niveles alcanzados en la dimensión organización del transporte libre	57
Gráfico 4. Niveles de empleabilidad de los mototaxistas	59
Gráfico 5. Niveles alcanzados en la dimensión falta de empleo	60
Gráfico 6. Niveles alcanzados en la dimensión falta de oportunidad laboral	61
Gráfico 7. Niveles alcanzados en la dimensión Falta de experiencia laboral	62
Gráfico 8. Diagrama de dispersión servicio de mototaxi y empleabilidad	66
Gráfico 9. Diagrama de dispersión falta de empleo y servicio de mototaxi	68
Gráfico 10. Diagrama de dispersión falta de oportunidad laboral y servicio de mototaxi .	70
Gráfico 11. Diagrama de dispersión falta de experiencia laboral y servicio de mototaxi ..	72

RESUMEN

Objetivo: Determinar la relación existente entre el servicio de transporte de mototaxi y la empleabilidad en el distrito de Huaura – 2018. **Métodos:** Tipo de investigación básico, nivel de investigación correlacional, diseño no experimental, población de estudio 286 conductores de mototaxis seleccionados mediante el muestreo probabilístico, instrumento de medición escala de Likert. Las dimensiones utilizadas; transporte integrado, transporte libre, desempleo, falta de oportunidad laboral y falta de experiencia laboral. La confiabilidad del instrumento fue validado mediante coeficiente Alfa de Cronbach (0,709). Se empleó Rho Spearman. **Resultados:** Los resultados muestran que el 54,8 % de encuestados manifiestan que la organización en las empresas de servicio de transporte de mototaxis es regular y el 58,7 % de ellos muestran un nivel de empleabilidad moderado. **Conclusión** el coeficiente de correlación Rho de Spearman, es de 0,496 lo que significa que existe una correlación directa positiva moderada.

Palabras claves: Empleabilidad, mototaxi, mototaxista, movilidad periferia, servicio de transporte, interior de la ciudad.

ABSTRACT

Objective: Determine the relationship between the motorcycle transport service and employability in the district of Huaura - 2018. Type of basic research **methods:** level of correlational research, non-experimental design, study population 286 mototaxis drivers selected by sampling probabilistic, Likert scale measuring instrument. The dimensions used integrated transport, free transportation, unemployment, lack of work opportunity and lack of work experience. The reliability of the instrument was validated by the Cronbach's Alpha coefficient (0.709). Rho Spearman was used. Results: **the results** show that 54.8% of respondents state that the organization in motorcycle transport service companies is regular and 58.7% of them show a moderate level of employability. **Conclusion** Spearman's Rho correlation coefficient is 0.496, which means that there is a moderate positive direct correlation.

Keywords: Employability, mototaxi, mototaxista, mobility periphery, transport service, interior of the city.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación denominada “SERVICIO DE TRANSPORTE DE MOTOTAXI Y EMPLEABILIDAD EN EL DISTRITO DE HUAURA – 2018” es un esfuerzo académico asumido por nosotras, en calidad de Bachilleres, con el fin de obtener el título de licenciada en Sociología, para lo cual hemos seguido todos los pasos establecidos para todo trabajo de investigación. En tal sentido, se ha planteado como objetivo determinar si existe relación entre el servicio de transporte de mototaxi y la empleabilidad en el Distrito de Huaura - 2018.

El primer Capítulo hace referencia al Planteamiento del problema desarrollando sub temas, como: La descripción de la realidad, formulación de problemas, los objetivos, la justificación, la delimitación y la viabilidad.

Según las Naciones Unidas, el transporte debe ser un medio para mejorar la equidad social, la salud, la resiliencia de las ciudades; lo que se denomina como transporte sostenible. Según la historia, en su inicio, los hombres empezaron a utilizar formas rudimentarias para movilizarse, haciendo uso de los animales de carga y vía terrestre, con el paso del tiempo, por el avance de la ciencia y la tecnología se fueron creando nuevas maneras de transporte: Férreo, marítimo, aéreo, pluvial, etc; por la distancia para el desplazamiento del hombre. Luego por la concentración económica en las ciudades y el crecimiento se buscaron nuevas formas de transporte motorizados.

La mototaxi, es un vehículo compuesto por tres ruedas con una cabina para transportar pasajeros que inventó el Italiano Carlos Guzzi en 1924, asumió diferente denominación en el mundo, pero con el mismo fin.

El II Capítulo considera al Marco Teórico, para dar cuenta detallada a investigaciones referenciales que nos permitan sostener la investigación con base sólida, a la vez guía el proceso de investigación, señalando los resultados arribados. También contiene bases teóricas, teoría y términos básicos utilizados. De igual forma, se han planteado la hipótesis general y las hipótesis específicas que, en el proceso de la investigación han sido totalmente demostradas.

En el III Capítulo se señala el Marco metodológico, que incluye el diseño metodológico, el tipo de investigación no experimental, el nivel de investigación básico y de enfoque cuantitativo. Población objetiva 286 personas, siendo el tamaño de muestra 104 mototaxistas; seguido del cuadro de Operacionalización de variables, la técnica empleada fue la observación y el cuestionario, el instrumento fue la encuesta y para el procesamiento de información se utilizó el SPSS 24.

El Capítulo IV lleva a cabo la presentación de un informe del servicio de transporte de mototaxi en el Distrito de Huaura, relacionado con la empleabilidad. Veremos el resultado de la contratación de nuestra Hipótesis General y Específicas, donde llevaremos a cabo la sistematización de los datos que se obtuvo a través del SPSS 24, se realizó Rho de Spearman, se procesó los ítems y se obtuvo los resultados.

Capítulo V. El equipo investigación confronta los resultados obtenidos con los resultados de diferentes autores teniendo como resultado que en algunos casos se logra coincidir en las respuestas y en otros casos se discrepa; se da a conocer a qué conclusiones se llegó en la investigación y las recomendaciones da el equipo de investigación.

Capítulo VI. Para finalizar se cita a las fuentes de información (bibliográficas, electrónicas, etc.) y los anexos.

Capítulo I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Descripción de la Situación Problemática

El transporte es considerado un medio que ha surgido por la necesidad del hombre de desplazarse de un lugar a otro, con el propósito de realizar diferentes actividades económicas, sociales, educativas, políticas, culturales entre otras, para la satisfacción de sus necesidades. En tal sentido, según las Naciones Unidas, el transporte debe ser un medio para mejorar la equidad social, la salud, la resiliencia de las ciudades, lo que se denomina como transporte sostenible.

En un inicio, los hombres empezaron a utilizar formas rudimentarias para movilizarse, haciendo uso de los animales de carga, vía terrestre. Con el pasar del tiempo, por el avance de la ciencia y la tecnología se fueron creando nuevas maneras de transporte; férreo, marítimo, aéreo, pluvial, etc. El desplazamiento del hombre, obligado por la concentración económica en las ciudades y el crecimiento de la misma propiciaron que éstos buscaran nuevas formas de transporte, llegando así los transportes motorizados para poder tener acceso, debido a las diferentes actividades que realiza el hombre fuera del hogar.

Las mototaxis, denominados vehículos menores según señala el reglamento de transporte, inventado por el Italiano Carlos Guzzi en 1924 con diferente denominación, pero con el mismo fin, están compuesto por tres ruedas con una cabina para transportar pasajeros. Surgió por la necesidad de las personas de contar con una movilidad liviana para realizar sus actividades cotidianas diarias. Al ser vehículos menores alimentan a los servicios de transporte público, teniendo acceso al interior de las ciudades, donde no tiene como acceder el transporte público masivo.

En américa latina el sistema de transporte urbano es regular, con relación al resto de países desarrollos, por su mejoramiento en su sistema de planificación urbana y vial. Es así que el crecimiento desmedido de la población en las zonas urbanas y principalmente ubicadas en la periferie, dan señales de la necesidad de desplazamiento. Su constante aceptación y frecuente uso de esta modalidad de transporte menor, por parte de la población, ha dado partida al acrecentamiento de su demanda, ya que además ofrece oportunidades de empleo en el que pueden acceder las personas desempleadas.

En el Perú, la escasa oferta del servicio de transporte público, al interior de las ciudades ha motivado la utilización desmedida del transporte menor (mototaxis), por su rapidez, costo mínimo y adaptabilidad a cualquier tipo de geografía. Esto se expresa en el incremento de vehículos; colapso del parque automotor y congestionamiento vehicular, ocasionando graves daños en la población, en cuestiones de salud, contaminación ambiental, informalidad, etc.

El transporte público alternativo, es decir; las mototaxis, en un primer momento tuvo sus inicios en la selva en los años 80; y en los 90 entraba en auge producto a la ola de desempleo que se desencadenó, a la migración del campo a la ciudad, marginalidad, así

como la falta de planificación urbana y demográfica. Esto ha generado oportunidades de emprendimiento laboral en la búsqueda de alternativas para la subsistencia familiar.

Actualmente en Huaura se denota una informalidad en transporte de vehículos menores por la inexistencia de una planificación urbana y vial, hecho que ocasiona informalidad en el sistema de transporte por su carente seguridad, produciendo desorden, caos, contaminación, y congestión sobre todo en horas punta.

El propósito de la tesis, es encontrar si existe relación entre el servicio de transporte de mototaxi con la empleabilidad en el Distrito de Huaura. En tal sentido, el problema del caos generado por el transporte de mototaxis nos genera preguntas que ameritan ser investigadas, tales como: ¿De qué manera el desempleo se relaciona con el servicio de transporte de mototaxi en el Distrito de Huaura - 2018?, ¿De qué manera la falta de oportunidad laboral se relaciona con el servicio de transporte de mototaxi en el Distrito de Huaura - 2018? y ¿De qué manera la falta de experiencia laboral se relaciona con el servicio de transporte de mototaxi en el Distrito de Huaura - 2018?, interrogantes que se pretenden responder con los resultados de nuestra investigación, como una contribución a la base de datos de la situación actual del distrito de Huaura que utilizarán las autoridades locales para tomar medidas respecto a esta necesidad.

1.2 Formulación del Problema

1.2.1 Problema General

¿Cómo el servicio de transporte de mototaxi se relaciona con la empleabilidad en el Distrito de Huaura - 2018?

1.2.2 Problemas Específicos

1. ¿De qué manera el desempleo se relaciona con el servicio de transporte de mototaxi en el Distrito de Huaura - 2018?
2. ¿De qué manera la falta de oportunidad laboral se relaciona con el servicio de transporte de mototaxi en el Distrito de Huaura - 2018?
3. ¿De qué manera la falta de experiencia laboral se relaciona en el servicio de transporte de mototaxi en el Distrito de Huaura - 2018?

1.3 Objetivos de la Investigación

1.3.1 Objetivo General

Determinar la relación existente entre el servicio de transporte de mototaxi y la empleabilidad en el Distrito de Huaura - 2018.

1.3.2 Objetivos Específicos

1. Establecer la relación entre el desempleo y el servicio de transporte de mototaxi en el Distrito de Huaura - 2018.
2. Explicar la relación entre la falta de oportunidad laboral y el servicio de transporte de mototaxi en el Distrito de Huaura - 2018.
3. Examinar la relación entre la falta de experiencia laboral y el servicio de transporte de mototaxi en el Distrito de Huaura - 2018.

1.4 Justificación de la Investigación

La importancia de la investigación del servicio de transporte de mototaxi y empleabilidad involucra un trabajo en equipo con la Municipalidad Distrital de Huaura y choferes que se dedican a esta actividad. Un primer diagnóstico nos dice que el trabajo en mototaxis es cada vez más accesible permitiendo que el individuo logre emplearse eventualmente para poder generar ingresos que le permita subsistir. Además la realidad nos dice que el índice de desempleo en el Perú se ha incrementado en estos últimos años poniendo en tela de juicio la falta de responsabilidad del gobierno frente a la generación de empleo digno para nuestra población, especialmente joven.

La investigación a realizar pretende buscar la relación que existe entre el servicio de transporte de mototaxi y empleabilidad en el distrito estudiado, en el que se tendrá en cuenta el factor falta de oportunidad laboral. Así mismo resaltamos que este proyecto de investigación se justifica por los siguientes aspectos:

Teórico: A través de los resultados que se obtendrá con la investigación podremos conocer cómo se encuentra la relación de las dos variables: **Servicio de transporte de mototaxi y empleabilidad**. Basado en teorías que respaldan el estudio de las variables, se formuló el objetivo de la investigación para esta problemática que no tiene antecedentes de estudios en el distrito de Huaura.

Prácticos: Los resultados que se obtendrán de la presente investigación servirán para recomendar a las autoridades del Distrito de Huaura, a generar empleos dignos a través del sistema de transporte, oportunidad laboral que traerá consigo la mejora de la calidad de vida de la sociedad Huaurina.

Social: Desde el punto de vista social el servicio de mototaxi tiene importancia, en tanto permite el acceso a un puesto de trabajo digno para las personas, especialmente

para la población joven y de esa manera puedan cubrir su necesidad laboral y mantener a sus familias.

Legal:

- Constitución Política del Perú 1993
- Ordenanza Municipal N° 0009-2012-MDH

1.5 Delimitación del estudio

Delimitación espacial

El ámbito geográfico y espacial de la presente investigación corresponde al Distrito de Huaura, donde se desarrollará la presente investigación.

Delimitación temporal

El periodo de investigación de nuestra tesis corresponde al año 2018, donde conoceremos el resultado de nuestra investigación.

Delimitación teórica

Las variables, dimensiones, indicadores utilizados están contextualizados en la literatura seleccionada para el presente desarrollo de la investigación.

1.6 Viabilidad del estudio

Viabilidad económica

La ejecución de la presente investigación es viable económicamente, porque se dispone de recursos financieros para lo previsto y no previsto dentro de la investigación en cuestiones de materiales, internet, impresiones, viáticos, etc.

Viabilidad teórica

Es factible debido a la existencia de bibliografías concernientes al tema de investigación.

Viabilidad tecnológica

Es posible la investigación, porque utilizaremos la tecnología informática existente y que se encuentra a disposición para recaudar información y desarrollar el presente trabajo.

Capítulo II

MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de la Investigación

2.1.1 Investigaciones internacionales

Padilla de la Osa, D. (2015). En su tesis titulado *Efectos del mototaxismo en la movilidad urbana de Montería (Colombia)*. Para optar el grado académico de magíster en Asentamientos Humanos y Medio Ambiente, presentada en el Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales Pontificia Universidad Católica de Chile. Su **propósito** fue analizar y relatar las incidencias y efectos del mototaxismo en la movilidad urbana de la ciudad de Montería (Colombia), desde la perspectiva del usuario frecuente. **Diseño metodológico**, se emplea el enfoque cualitativo que responden al fenómeno del mototaxismo y el cuantitativo donde se consideró solo a los usuarios frecuentes. Cualitativo más para la fase de análisis e interpretación de resultados y cuantitativo para apoyar los datos.

El autor llega a **concluir** que el mototaxismo no solo resuelve la necesidad que tiene el hombre para desplazarse, sino que también es la consecución de subsistencia, variable principal del modo de vida de las personas de escasos recursos.

Suárez, M. (2016). En su tesis titulado *Bicitaxismo, “Nueva alternativa de trabajo que ayuda al medio ambiente y la movilidad en Bogotá”*. Para optar el grado de Magister en Derecho Público, presentada en la Universidad Santo Tomás, Bogotá – Colombia. Su **propósito** fue analizar y definir el concepto de trabajo, partiendo desde el derecho fundamental constitucional del trabajo y mínimo vital; teniendo en cuenta la forma de organización que tiene las asociaciones de bicitaxistas, con el fin de acatar la normatividad laboral Colombiana y los fines esencia del Estado. **Metodología**, el tipo de investigación que se empleó es un estudio exploratorio descriptivo, con un enfoque cualitativo y cuyo método de investigación es hipotético – deductivo.

concluyó que el fenómeno del bicitaxismo es una alternativa de trabajo para quienes lo ejercen como conductores y solventan su familia mediante esta actividad, es una población adulta que en promedio tiene 27 y 59 años, lo que indica que se encuentran en una edad laboral productiva; así como también se ha convertido en una alternativa de servicio adicional, debido a la deficiencia del transporte público, ayuda al desplazamiento y movilidad del ciudadano a cortas distancias, pero sin control del estado lo cual ha llevado a la proliferación de dichos vehículos y el descontrol en cuanto a la no seguridad del usuario, niveles de calidad y eficiencia del servicio y del vehículo.

Castillo Ávila, I., Galarza Herrera, B., y Palomino Gómez, H. (2013). En su artículo titulado *Condiciones de trabajo y salud de mototaxistas Cartagena – Colombia*. Salud Uninorte, 29 (3), 541-524. **Objetivo** fue determinar las condiciones de trabajo y salud de los mototaxistas de la ciudad de Cartagena. **Metodología**, se realizó un estudio descriptivo, con una muestra de 423 mototaxistas de la ciudad, elegidas por muestreo aleatorio. Para la recolección de información se utilizó una encuesta sociodemográfica y una adaptación de la VI Encuesta Nacional de Condiciones de

Trabajo del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo de España. Se aplicó la estadística descriptiva utilizando el programa SPSS versión 17.

Llegaron a la **conclusión** que el mototaxismo es el tipo de trabajo informal más común en la ciudad de Cartagena. Los trabajadores no cuentan con afiliación al sistema general de seguridad social en salud, y trabajan en condiciones que ponen en riesgo su salud.

Castillo Osorio, B. (2010). En su artículo titulado *El mototaxismo ¿problema informal o un medio de generación de ingresos para resolver en parte el problema del desempleo en Montería?*. *Económicas CUC*, N° 31, 89-104. Su **Objetivo** fue el impulso al crecimiento y desarrollo de la región a través de la expansión y creación de nuevas fuentes de desarrollo generadores de ingreso en los tres sectores de la economía. El proceso **metodológico** que emplea el autor es tipo exploratorio, además es correlacional y descriptivo. El instrumento de aplicación fue la encuesta a 223 que representa la muestra del total de mototaxistas legalmente registradas.

Conclusión: El mototaxismo es una actividad económica que inicia por la falta de oportunidades para un grueso de la población de Montería y del departamento de Córdoba, considerado como una bomba social donde, las personas que no cuentan con trabajo buscan su sustento para poder satisfacer sus necesidades y llevar una vida digna a través de esta actividad no oficioso para quienes lo emprenden.

Burgos Ortiz, S. (2016). En su artículo titulado *El mototaxismo: Un medio de transporte urbano como alternativa económica en San Juan de Pasto*. *Revista de sociología*, vol. V, 11-27. El **objetivo** del artículo fue realizar una aproximación sociológica sobre el impacto socioeconómico que generan los mototaxistas que

pertenecen al Sindicato Único de Mototrabajadores de Colombia, a través de un acercamiento etnográfico que visibilice la realidad de estos protagonistas. **Metodología:** La autora empleo la revisión bibliográfica y documental. Se utilizó un marco interpretativo etnográfico, se utilizaron las entrevistas para tres mototaxistas. La información se procesó, organizó y sistematizó con el programa Atlas - Ti. Llegaron a la **conclusión** que el mototaxismo es un problema que no solo aqueja a la ciudad de pasto sino casi a todo Latinoamérica, porque el transporte está vinculada a las condiciones de vida de la población, debido a la crisis económica y falta de oportunidades se ven obligados recurrir a una actividad informal y que es fuente generador de recursos económicos para solventar sus necesidades básicas de su familia.

2.1.2 Investigaciones nacionales

Gamarra B. y Delgado, J. (2016). En su tesis titulado *Calidad de servicio de transporte urbano en la ciudad de Cusco 2014*. Para optar el título profesional de Economista, presentada en la Universidad Nacional San Antonio Abad del Cusco. Tuvo como **Objetivo** evaluar la calidad de servicio de transporte público en la ciudad de Cusco; desde el punto de vista del demandante, y modelar mediante una regresión logística. La **metodología** emplea en la investigación es el diseño transversal descriptivo y el diseño transversal correlacionales - causal. La técnica empleada es la entrevista, encuesta y el instrumento es el cuestionario. Para el procesamiento se utilizó en programa SPSS, EXCEL, E – WIES.

Concluyeron que los factores determinantes de la calidad de servicio de transporte público en la ciudad de Cusco, son las formas de manejo del conductor, el tiempo de viaje, trato y apariencia del conductor, y estado físico del automóvil.

Gaviria N. (2016). En su tesis titulado *Análisis del servicio de los mototaxistas a los turistas en el Aeropuerto Internacional Coronel Fap. Francisco Secada Vignetta*. Para optar el título profesional de Licenciada en Turismo y Hotelería, presentada en la Universidad Científica del Perú, Iquitos. Tuvo como **objetivo** determinar las características percibidas por los turistas, del servicio que brindan los mototaxistas en el Aeropuerto Internacional Coronel FAP Francisco Secada Vignetta, periodo 2016. El **tipo de investigación** que empleo en la investigación es descriptivo, porque se desea describir el servicio que brindan los mototaxistas que trabajan en el Aeropuerto Internacional Coronel FAP Francisco Secada Vignetta en términos de servicios y atención a los turistas, tomando como muestra de 40 turistas encuestados.

Conclusión: Las características percibidas por los turistas en el Aeropuerto señalan que los mototaxistas que atienden a los turistas no cumplen con los parámetros principales y requerimientos (cortesía, servicio, atención), para clasificarlo como una atención de calidad.

Meneses, A. (2017). En su tesis titulado *Empleabilidad de jóvenes de Lima Metropolitana en el periodo 2010 - 2015*. Para optar el grado académico de maestro en Gestión Pública, presentada en la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo, Perú. El autor tuvo como **objetivo** determinar el nivel de la empleabilidad juvenil en Lima Metropolitana a efectos de describir sus principales características y proporcionar un alcance a la política pública en materia de empleo a la población juvenil. La **metodología** empleada en la investigación es de tipo básico y cuantitativo. Diseño descriptivo longitudinal, ex post facto y no experimental. La muestra es 4800 viviendas. La técnica escogida para la recolección de datos es la encuesta.

Conclusión: El desempleo juvenil (6.9%) sigue siendo alto respecto al desempleo nacional (3.5%) pero respecto al 2010 este indicador era 7.9% y por sexo el desempleo femenino ha cerrado la brecha desde 8.8% al 2010 llegando a 6.9% en el 2015, mientras en varones de 7.2% a 6.8% en el mismo periodo.

Benites, N., Cabrera, R., y Quesada, R. (2017). En su tesis titulado *Condiciones de trabajo y salud de los conductores de mototaxis en el Distrito San Martín de Porres*. Para optar el título de Licenciado en Enfermería, presentada en la Universidad Peruana Cayetano Heredia, Lima. Tuvieron como **objetivo** determinar las condiciones de trabajo y salud que presentan los conductores de mototaxis de dos empresas de transporte del Distrito de San Martín de Porres en el año 2017. **Material y método:** Estudio cuantitativo, descriptivo y transversal. Las áreas de estudio son los ambientes de la empresa. La población fue 60 conductores de mototaxistas. Los criterios fueron participación voluntaria para mayores de 18 años con más de 6 meses en la actividad laboral. El instrumento es la encuesta, se utilizó el programa Excel 2016 para el procesamiento de los datos.

Conclusión: La población presenta tendencia de sobrepeso, no se realiza chequeos médicos ni cuentan con seguro de salud. Las condiciones de trabajo y de salud que los afectan son el ruido, temperatura, vibraciones, posturas prolongadas, dolor de espalda y hombro; no uso de cinturón de seguridad y hábitos inadecuados de alimentación.

Gálvez, H. (2012). En su tesis titulado *La importancia de la organización en el sistema de servicio de transporte de mototaxis del Distrito de Chincha Alta*. Estudiante peruana de la Universidad Privada San Juan Bautista, Ica. Su **Objetivo** fue Determinar

cuál es el impacto que tiene la adecuada organización en el sistema de servicio de transporte de mototaxis, y en su creación formal de empresas dedicadas a brindar este servicio de transporte. **Metodología:** Tipo de investigación que se eligió fue la investigación cuantitativa. El diseño utilizado es no experimental transversal. El tipo de nivel es el explicativo. Muestreo probabilístico. La muestra es 20 unidades de análisis entre clientes y choferes.

Concluyó que el servicio de transporte de mototaxis es complemento al transporte público regular que cubre una demanda de movilidad insatisfecha por el sistema convencional en la ciudad y es fuente de ingreso para un número importante de la población; crecimiento desordenado de la ciudad, principalmente en la periferia y el aumento de las tasas de desempleo.

2.1.3 Investigaciones locales

Palomino Tiznado, M. Et. al (2015). *Características de los conductores de vehículos menores en la ciudad de Huacho*. Presentada en la Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión, Huacho. Su **objetivo** fue determinar las características de los conductores de vehículos menores de la ciudad de Huacho. **Métodos:** Utilizaron el método deductivo e inductivo y el modelo del diseño de investigación descriptivo comparativo. La población del estudio fue de 3050 personas conductores de vehículos menores, del que se obtuvo un tamaño de muestra final de 307 personas.

Conclusión: Las personas que conducen vehículos menores en la ciudad de Huacho tienen niveles intermedios de sus capacidades. Los resultados revela que los mototaxistas poseen capacidades limitadas que afectan su desenvolvimiento como conductores; ello conlleva a vivir con la informalidad, desorden, caos e inseguridad.

2.2 Bases Teóricas

2.2.1 Servicio de transporte de mototaxi

2.2.1.1 Conceptos

Según Castillo, Galarza y Palomino (citado en Cerda Alvarado, 2018: 9). El mototaxismo es un modo de transporte público de pasajeros adaptado a nivel mundial; su surgimiento se asocia a la necesidad de acceder a sectores donde por razones topográficas, condiciones de las vías de acceso, el transporte público no accede, sin embargo; su funcionamiento ha sido considerado como una problemática social y asociado a un alto riesgo tanto para los conductores como para los usuarios por las condiciones que actualmente representa su servicio.

2.2.1.1.1 Movilidad urbana

La movilidad urbana es un derecho colectivo y a la vez una necesidad fundamental que tienen todos los individuos para su desplazamiento de un lugar a otro, con el fin de satisfacer sus carencias y demandas. Como lo fundamenta la Declaración Universal de los Derechos Humanos en su Art. 13. Inciso 1, donde señala que toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado, por ende; los ciudadanos utilizan a elección los diferentes medios para movilizarse.

Ronal Serrano Romero, *Hacia una conceptualización integral de la movilidad urbana: Primera Aproximación a la Construcción de Instrumentos de Planificación Para la Integración y Consolidación del Espacio Público en la Movilidad Urbana*. Universidad Piloto de Colombia, Pontificia Universidad Javeriana, pág.1-7.

La movilidad parte de entender que la ciudad es el espacio donde se localizan, realizan y relacionan una multiplicidad de actividades, las cuales necesitan de los medios y modos de transporte que permiten la movilidad, para su óptimo desarrollo sobre el territorio, sustento de la importancia que se le ha dado al tema como determinante de la transformación urbana y territorial, una sociedad para ser más productiva y equitativa.

2.2.1.1.2 Movilidad y transporte.

El transporte es entendido como el componente material de la movilidad, ligado a los medios técnicos de desplazamiento. Y la movilidad como algo que se expresa en el transporte (Gutiérrez, 2009a).

Según Lévy (citado en Haesbaert, 2004: 285) la concepción euclidiana de espacio, como ámbito absoluto mensurable en distancias del sistema métrico convencional (metros, kilómetros), reduce la movilidad al desplazamiento. Esta frase expresa la distinción entre una concepción más amplia (asociada a la movilidad) y una más restringida (asociada al transporte), y asimismo una contenida o subyacente ambigüedad entorno al propio concepto de desplazamiento. La actual distinción entre transporte y movilidad no deja en claro qué tienen en común el transporte y la movilidad. Como punto de partida puede asumirse que ambos refieren a un mismo objeto de estudio: el desplazamiento de las personas y sus bienes en el territorio. En estos términos, efectivamente, ciertos conceptos se “reducen” al desplazamiento territorial. Tanto la movilidad como el transporte remiten a un campo de conocimiento cuyo objeto de estudio es el desplazamiento territorial.

Alcántara Vasconcellos, Eduardo (2010). Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad. Las ciudades se configuran en los lugares donde

las personas viven, trabajan y desarrollan una serie de actividades, ya sea dentro o fuera de los hogares. Las actividades realizadas fuera de las casas demandan el uso de formas diferentes de desplazamiento: Caminata, transporte mecanizado (bicicleta) o motorizado (autobuses, motocicletas, automóviles, ferrocarriles y metro).

Montserrat Mendoza, (2017). Movilidad, Planeación, Serie temática. La movilidad se conceptualiza en los desplazamientos origen-destino que tienen un lugar en las ciudades ya sea por medio de transporte motorizados o no motorizados, particulares colectivos, haciendo referencia a la clasificación general de los modos de transporte que una persona puede utilizar para trasladarse de un lugar a otro.

Entonces podemos decir que la movilidad es la acción que desarrolla un individuo en un determinado territorio que parte a través de una necesidad y por consecuencia el individuo puede desarrollar diversas actividades en su día a día. Pero si bien el moverse implica tiempo, por ende; ningún individuo u objeto puede viajar en el tiempo, cuando nos movilizamos lo hacemos en el espacio durante un tiempo determinado entonces podemos entender que el espacio es la categoría principal de análisis entre el movimiento y el transporte.

Dicho esto, consideramos dos enfoques:

- **El enfoque ontológico.** En este enfoque entendemos que entre la movilidad y transporte la unidad de estudio es el viaje, desarrollándose como nexo entre el origen y destino, podemos entender esto que cuando una persona o bien realiza un viaje en un determinado territorio se da un cambio de lugar en ese tránsito se tiene que superar una distancia ya sea material o de medida (métrica).
- **El enfoque teológico.** Este enfoque a diferencia del enfoque ontológico estudia las causas finales de las cosas, teniendo como referencia principal al

movimiento, entonces podemos entender que el movimiento en el territorio es un movimiento entre lugares, pero este enfoque no considera que su finalidad sea cambiar de lugar o territorio, sino que su finalidad que este enfoque considera es que se realiza a través de ese movimiento, por ejemplo: Las acciones que se realizan en la vida cotidiana pueden ser actividades, servicios, etc.

2.2.1.1.3 Movilidad y segregación

Al respecto, Spaggiari (1995) citado por Padilla de la Osa (2015: 35), en la ciudad, la necesidad de desplazamiento se origina por los nuevos sistemas productivos, independientemente de los medios de transporte existentes, con el incremento de la distancia, es que se incorporan los medios de mecánicos.

Las personas se movilizan de acuerdo a sus necesidades y posibilidades, por ello; los que tienen mayores facilidades recortarán las distancias con presencia de vehículos particulares o un eficiente sistema de transporte público, serán ellos, los que aprovecharán las oportunidades que ofrece la sociedad, caso contrario sucede con los que tienen poca o nula de posibilidad.

Por ello, las personas con dificultades económicas, son en su mayoría las que se concentran en los exteriores del casco urbano, necesariamente tienen que recorrer largas distancias para desarrollar sus diferentes actividades individuales y colectivas. Teniendo limitantes en las oportunidades que se acrecientan en la ciudad; ello es detonante para la proliferación del servicio de transporte público, además de la pobreza, la segregación y la marginalidad, por la expansión demográfica y el crecimiento de las ciudades, acarreado a la informalidad de mototaxistas, por la prontitud en la generación de ingresos para sus familias. Ahora son los más preferidos por la población como

consecuencias a sus precios cómodos, adaptabilidad a cualquier zona y rapidez para el desplazamiento de un punto a otro.

La segregación impone determinados condicionantes al modo de vida de los sectores sociales que viven en la ciudad y a su movilidad, pero al mismo tiempo es modificada o reforzada por las prácticas sociales de los sectores populares que en ella habitan. (Frías, 1983: 111).

2.2.1.1.4 Movilidad y desplazamiento

Para Nasursa (2008) citado por Padilla de la Osa (2015; 39) sostiene que la movilidad es una actividad derivada del marco de necesidades y deseos sociales, también es consecuencia de la localización de las actividades y las viviendas, así como de la propia configuración del tejido. Si cada función urbana se encuentra dispersa y alejada en el territorio, las personas tendrán que desplazarse lejos y, por consiguiente, en medios de transporte motorizados, precisamente son los que mayor impacto ambiental suponen.

2.2.1.2 Situación actual del mototaxismo

El mototaxismo es una herramienta de trabajo que se ha venido incorporando en el transcurrir del tiempo en los diferentes países del mundo, recibiendo diferentes denominaciones, pero con el mismo fin. Surgió debido a distintos sucesos ocurridos en cada uno de ellos, como por ejemplo: La falta de oportunidades, el desempleo, crecimiento poblacional por la migración, una planificación urbana insostenible, conllevando a la proliferación del mototaxismo que genera informalidad, caos, inseguridad y contaminación en la ciudad.

Recientemente se ha incrementado y es normal ver este tipo de transporte en varias ciudades del mundo, como una alternativa más que se suma a los medios

tradicionales de transporte público que genera ingresos y se ha convertido en una fuente de empleo; dicho medio de transporte se ha conocido también en otros lugares como rickshaws, trixitaxis, pedicaps, becak, ecobas, pedapods, cycle rickshaws, becaps, trishaws, y al referenciarse dicho nombre se entiende por tal aquel que consisten básicamente en un vehículo de tres ruedas diseñado para transportar pasajeros y a su conductor, el cual es operado por el mismo, es decir, es de tracción humana (Suárez Garzón, 2016: 151).

Actualmente, en Europa y Asia se utiliza la mototaxi para el traslado de turistas y como transporte ecológico, para la realización de publicidad y diferentes eventos, cumpliendo la reglamentación que se implementa en cada país con respecto a este tipo de transporte para su respectiva circulación dentro de la ciudad.

En México, se encuentra regulado el servicio en el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal expedido el 17 de agosto de 2015, el vehículo es denominado como ciclotaxi y su modalidad es vehículo no motorizado, tienen vías y zonas autorizadas exclusivas para transitar; en caso de incumplir la norma, tienen multa y como sanción el vehículo se remite al depósito (art. 22); dentro de las características de los vehículos se encuentra que deben cumplir con tener luces rojas en la parte trasera y blancas en la parte delantera (art. 40); como requisitos legales para conducir se contemplan portar permiso de la autoridad competente, tener la cromática autorizada y portar el número económico que identifique la unidad. (Art. 44). (Suárez Garzón, 2016: 153).

A nivel nacional la situación de los mototaxistas causa preocupación por demanda en el parque automotor. Para muchos, los mototaxis son vehículos más inseguros para viajar y muchos conductores realizan maniobras en las pistas, esto sin contar que algunos no tienen licencia de conducir y no cumplen la mayoría de edad.

Solo en Lima, existen más de 300 mil mototaxis de los cuales casi la mitad trabajan de forma ilegal. Según un último estudio, más de siete mil accidentes de tránsito fueron ocasionados por los mototaxistas. (Noticiero Buenos días Perú, 2013).

Localmente, el servicio de transporte de mototaxi está supervisado por la oficina de control urbana y tránsito, se denota el aumento del servicio de la unidad vehicular para realizar actividades de traslado de individuos para los colegios, mercados, centros de trabajo, actividades pecuarias, etc. Existen los formalizados y los informales. Los formalizados cuentan con número de empadronamiento, tarjeta de circulación, SOAT, tarjeta de propiedad, licencia para conducir y estar inscritos en una empresa, etc. Por ello, las personas incursionan con facilidad en estas unidades vehiculares como fuente de emprendimiento debido a la falta de oportunidades que ofrece el mercado laboral y acarreado consigo la informalidad.

2.2.1.3 Características del servicio de mototaxis

2.2.1.3.1 Transporte integrado.

El transporte integrado consiste en la unificación, organización de las distintas empresas que surgieron por la necesidad de formalizarse y tener un paradero apropiado para poder brindar el servicio a los usuarios de puntos estratégicos como mercados, colegios, entre otros, también para tener un mismo beneficio, cumplir reglas, fijar precios, conllevando; a una mejora continua en el servicio que ofrecen a la población.

Gálvez, H. (2012) manifiesta que una empresa de transporte público es aquella que brinda servicio de traslado a los usuarios o clientes hacia puntos de destinos con el fin de posibilitar su disfrute y su velocidad de llegar a su destino. En este sentido, la organización interna de la empresa les debe permitir a sus gerentes o a quienes asuman la dirección y administración el manejarla de forma eficiente y eficaz, tomando

decisiones que conlleven hacia una gestión adecuada. También nos da conocer también que el transporte integrado está relacionado de manera directa con la Tasa única que se paga solo en la entrada, permitiendo que el usuario pueda coger conexiones entre diferentes rutas sin el pago de una tasa extra usado en la mayoría de las ciudades europeas, todas las ciudades de Canadá, así como la mayoría de ciudades norteamericanas.

Empresas autorizadas de mototaxis en el Distrito de Huaura.

N°	Nombre de la empresa	N° de unidades
1	Shalom J&A E.I.R.L	34
2	El Águila S.A.C	18
3	Jireta. E.I.R.L	28
4	Leon De Juda D&D E.I.R.L	69
5	Lincol Espinoza S.A.C	28
6	El Trotador Huaurino	15
7	El Balcon S.A.C	19
8	Jairo S.R.L	7
9	Los Verdes	13
10	Generacion San Martin	7
11	Los Angeles De Humaya	9
12	Milagritos E.I.R.L	5
13	Falcon & Garcia	32
14	Mixta Erimaf	2
	Total	286

Fuente: Municipalidad distrital de Huaura.

2.2.1.3.2 Transporte libre o informal

Para la ONU - Habitat (2013), el sector del transporte informal proporciona un modo de desplazarse muy necesario, para personas con recursos escasos. Dando lugar al incremento de la informalidad de operadores. El transporte libre o informal concentra a aquellos que no tienen permiso alguno de la municipalidad para su respectiva circulación en las calles, avenidas, pasajes de la ciudad, pero como buscan la manera de sobrevivir optan por circular de manera informal y movilizar a las personas de un lado a otro.

Las personas desde la perspectiva de la informalidad perciben al sistema de servicio de mototaxi como un vehículo generador de accidentes, transgresores de las normas de tránsito, inseguros, generador de caos, brinda un servicio deficiente, precios bajos, etc.

2.2.2 Empleabilidad

2.2.2.1 Aspectos conceptuales sobre la empleabilidad

El concepto de empleabilidad ha sido recursivamente enriquecedor por un conjunto de artículos científicos y organizaciones. Algunos de ellos son:

La empleabilidad es un término que está relacionado con aptitudes o características construidas por la persona que le hace apto para desempeñar una determinada función en una institución, organización o empresa.

La Organización Internacional del Trabajo, define la empleabilidad como la aptitud de la persona para encontrar y conservar un trabajo, para progresar en el trabajo y adaptarse al cambio a lo largo de la vida profesional.

Es el potencial que tiene un individuo de ser solicitado por trabajar en ella. Capacidad de sintonizar en el mercado de trabajo, de poder cambiar de empleo sin dificultad o de encontrar un puesto de trabajo.

El Ministerio de Empleo de Francia define como la capacidad de evolucionar de modo autónomo dentro del mercado de trabajo, de modo que la persona desarrolla un potencial de manera duradera. La empleabilidad depende de los conocimientos, de las calificaciones y de los comportamientos que se tengan, de modo que las personas se sirven de ello y de cómo se les presenta el empleador.

La Universidad de Queensland (Australia) lo conceptúa como capacidades, habilidades y atributos personales que te hacen atractivo para un empresario. Capacidad

potencial de incorporarse y permanecer en el mercado laboral, esto es, las posibilidades para encontrar empleo y adaptarse a un mercado de trabajo en constante cambio.

Entonces, inferimos en base a las definiciones anteriores que en el concepto de empleabilidad subyacen tres aspectos a considerar, por un lado, la capacidad de la persona para acceder a un puesto de trabajo; de otro mantenerse en él, y finalmente reorientarse o cambiar de empleo conforme el comportamiento del mercado de trabajo.

2.2.2.2 Empleabilidad y competencia.

Carro San Cristóbal, et al., (2017), cuando habla de empleabilidad define tres factores que permiten a una persona obtener y sostenidamente mantenerse en el empleado, progresando con el ejercicio de su carrera, estos factores serían los individuales, sociales y contextuales.

Y cuando se circunscribe a lo individual, señala que es un concepto que define características y competencias que tienen las personas para satisfacer sus necesidades. En lo referente a lo contextual analiza las condiciones económicas, políticas, sociales, normativas. (p. 8)

Las competencias están caracterizadas por las destrezas, sapiencias, habilidades que tiene el individuo para desarrollarse en el entorno laboral y en lo personal.

2.2.2.3 Tipos de empleabilidad

3.2.2.3.1 Empleabilidad interna

Es el nivel de conocimientos, habilidades y destrezas que tiene el hombre con las necesidades, carencias que existen dentro de una empresa, organización y así lograr estar empleado en un trabajo.

Según la información emitida por Future For Work Intitute (citando a Sanders y De Grip, 2004) dice que la “empleabilidad interna” que establece el nivel de competitividad de un trabajador dentro de la empresa, y que representa las capacidades profesionales que tiene que desarrollar para que su perfil se ajuste a las necesidades de la organización.

3.2.2.3.2 Empleabilidad externa

Según la información emitida por Future For Work Intitute (citando a De Grip, y Zwick, 2005). La “empleabilidad externa” determina el nivel de competitividad de un trabajador en el mercado laboral, y que se refiere; a su capacidad y voluntad para cambiar a un puesto similar o diferente en otra empresa. Se refiere al nivel de conocimientos, habilidades y destrezas, referido a la competitividad que tiene el trabajador para con lo que demande el mercado laboral, para poder lograr obtener un empleo o mantenerse empleado, y adaptarse a las grandes turbulencias para tener un futuro promisorio.

2.2.2.4 Factores que favorecen la empleabilidad

3.2.2.4.1 Factores de desempleo

Según Kesller (1997: 128). Manifiesta que en un contexto de alto desempleo las medidas tradicionales de búsqueda de trabajo ya no dan resultados. En consecuencia, una importante labor del desempleo argentino es ingeniárselas por sí misma para encontrar las formas de buscar trabajo, tanto en relación de dependencia como por cuenta propia.

Las personas desempleadas son aquellos que no cuentan con un trabajo actual, están en momento de paro en la realización de actividades a cambio de dinero, ya sea por las coyunturas que suceden o por las políticas de gobierno.

Mankiw y Rabasco (p.437) citan los siguientes cuatro factores como los causantes del desempleo:

- La primera causa del desempleo es el tiempo que tardan los trabajadores en encontrar el trabajo que mejor se ajusta a sus gustos y a sus cualificaciones. El seguro de desempleo es un programa público que, aunque protege la renta de los trabajadores, aumenta la cantidad de desempleo friccional.
- La segunda causa por la que una economía siempre tiene algún desempleo es la legislación sobre el salario mínimo. Esta legislación, al obligar a pagar a los trabajadores no cualificados y sin experiencia un salario superior al de equilibrio, eleva la cantidad ofrecida de trabajo y reduce la demandada. El exceso de trabajo resultante representa desempleo.
- La tercera causa del desempleo es el poder de mercado de los sindicatos. Cuando éstos consiguen en los sectores sindicados unos salarios superiores a los de equilibrio, crean un exceso de trabajo.
- La cuarta causa del desempleo la sugiere la teoría de los salarios de eficiencia. Según esta teoría, a las empresas les resulta rentable pagar unos salarios superiores a los de equilibrio. Unos elevados salarios pueden mejorar la salud de los trabajadores, reducir su rotación, mejorar su calidad y aumentar su esfuerzo.

3.2.2.4.2 Factores de oportunidad laboral

Para Gamboa citado por Suárez Lantarón (2016: 76), la empleabilidad hace referencia al grado en que una persona tiene oportunidades para conseguir un empleo o mejorara el que posee, pero las variables involucradas alrededor de este fenómeno varían, poniendo como ejemplo: la preparación de individuo, disposición del trabajo, capacidad para desempeñar diferentes funciones dentro del mercado laboral, etc.).

El mercado ofrece oportunidades para obtener un empleo, pero es aprovechado para los más preparados y competitivos, pero a pesar de ello si no tienes experiencia o estudio no lograr quedarte con el puesto y también lo contrario.

3.2.2.4.3 Factores de experiencia laboral

La experiencia laboral es un conjunto de conocimientos que adquiere el individuo no en un momento determinado de la vida, sino a través del tiempo pasando un proceso de aprendizaje durante su transición por las aulas o en las actividades que desarrolla dentro de una institución, organización o empresa. Necesariamente las capacitaciones son importantes para enriquecer sus conocimientos y desarrollarse mejor en el trabajo donde se desempeña. Y, también es la habilidad que tiene el hombre y éste, lo pone en práctica repetidas veces con el fin de ir mejorándolas día a día.

Levy-Leboyer (1996: 134) dice que se trata esencialmente de saber sacar partido de las propias experiencias adoptando una actitud crítica en relación con la manera como se perciben y se resuelven los problemas siendo capaz de analizar el propio comportamiento, identificar las fuentes de posibles problemas y, finalmente, saber aprovechar activamente las observaciones.

2.2.3 Adaptación a una teórica pertinente

La teoría del mercado dual de trabajo

Piore, M. (1983). Considera que el mercado de trabajo está dividido en dos segmentos: Primario y Secundario. Mientras el segmento primario está compuesto por puestos de trabajo, bien remunerados, estables, con posibilidades de promoción y equidad. El segmento secundario ofrece trabajos peor pagados en el cual están considerado los mototaxistas, en este segmento el punto económico que perciben los mototaxistas es muy inestables y con pocas posibilidades de promoción o de ascenso.

Asimismo, el segmento primario del que nos da a conocer Michael P. lo divide en segmento superior e inferior. El superior lo forman profesionales y directivos. Se les ofrece buenas posibilidades de iniciativa, creatividad individual y seguridad económica, y la educación formal es un requisito esencial para acceder a este segmento. Pero por otro lado el segmento inferior en el cual se encuentra nuestra investigación se caracteriza por tener salarios inferiores, peor status laboral y menores posibilidades de ascenso a un seguro familia, entre otras limitaciones. Podemos entonces resaltar la gran diferencia entre los dos segmentos ya que la ubicación de los trabajadores en un segmento u otro está determinado por las características del puesto de trabajo en relación con la calificación del trabajador. Asimismo, las habilidades, oportunidades y expectativas de adquirir educación formal están determinadas por la procedencia de clase social.

Las divisiones del mercado se dividen en segmentos (primario superior, primario inferior y secundario) y si comparamos desde una perspectiva Sociológica están muy relacionadas con las distinciones sociológicas entre la subcultura de clase baja, la de clase trabajadora y la de clase media laboral.

2.3 Definiciones conceptuales

1. Empleabilidad

Es el conjunto de competencias: habilidades, conocimientos, capacidades, destrezas que tiene el individuo para acceder a un empleo y mantenerse empleado.

2. Mototaxi

Motocicleta de tres ruedas y con techo que se usa como medio de transporte popular para trechos cortos a cambio de dinero de la misma forma que un taxi. (RAE).

3. Mototaxistas

Persona emprendedora que presta el servicio de transporte de pasajeros.

4. Movilidad

Conjunto de desplazamiento que realizan las personas y bienes a varios destinos, con el fin de realizar diversas actividades que ayuda satisfacer necesidades.

5. Periferia

Es el lugar que se encuentra alrededor del centro de la ciudad o aquello que está rodeando el centro de la ciudad, es el perímetro.

6. Servicio de transporte

Es un medio que cumple la función de transportar pasajeros de un lugar de destino a otro a cambio de dinero.

7. Interior de la ciudad

Es el centro de la ciudad, también conocida como el casco urbano de la ciudad.

2.4 Formulación de la Hipótesis

2.4.1 Hipótesis General

El servicio de transporte de mototaxi tiene relación significativa con la empleabilidad en el Distrito de Huaura - 2018.

2.4.2 Hipótesis Específicos

1. Existe relación significativa entre el desempleo y el servicio de transporte de mototaxis en el Distrito de Huaura - 2018.
2. Existe relación significativa entre la falta de oportunidad laboral y el servicio de transporte de mototaxi en el Distrito de Huaura - 2018.
3. Existe relación significativa entre la falta de experiencia laboral y el servicio de transporte de mototaxi en el distrito de Huaura - 2018.

Capítulo III

METODOLOGÍA

3.1 Diseño Metodológico

3.1.1 Tipo de Investigación

Sánchez, H., Reyes, C. (1998) manifiestan que “la investigación básica busca el progreso científico, acrecentar los conocimientos teóricos, persigue la generalización de sus resultado con la perspectiva de desarrollar una teoría o modelo teórico científico basada en principios y leyes”(13)

El presente estudio es de tipo básica, orientada a conocer sobre el servicio de mototaxis y la empleabilidad, con los resultados se busca ampliar conocimiento estudiados.

3.1.2 Nivel de Investigación

La presente investigación es de nivel correlacional porque se establece la relación entre las dos variables de estudio, lo que se pretende es conocer si la primera variable tiene relación con la segunda variable, pero no explica la relación causal entre ambas.

3.1.3 Diseño

La presente investigación se sitúa en el diseño no experimental, debido a que los hechos se encuentran suscitados en la realidad y los instrumentos se aplicaran en un momento único. No hay manipulación de variables.

Según Kerlinger (1979) “la investigación no experimental o exposfacto es cualquier investigación en la que resulta imposible manipular variables o asignar aleatoriamente a los sujetos o a las condiciones” (116)

3.1.4 Enfoque

El enfoque es cuantitativo, por el uso de estadísticos descriptivos en el proceso de verificación de las variables.

Según Galeano (2014) “los estudios cuantitativos pretenden la explicación de una realidad social vista desde una perspectiva externa y objetiva. Su intención es buscar la exactitud de mediciones o indicadores sociales con el fin de generalizar sus resultados a poblaciones o situaciones amplias. Trabajan fundamentalmente con el número, el dato cuantificable” (p. 24).

3.2 Población y Muestra

3.2.1 Población

Según Tamayo y Tamayo (1997) “la población se define como la totalidad del fenómeno a estudiar donde las unidades de población posee una

característica común la cual se estudia y da origen a los datos de la investigación” (114).

El conglomerado de Mototaxis en el Distrito de Huaura está compuesto por 286 vehículos menores debidamente inscritos en la Municipalidad Distrital.

3.2.2 Muestra

Mendenhall y Reinmuth (1978) manifiesta que la muestra como parte de la población “es una colección de mediciones seleccionadas de la población de interés”: 35).

Para seleccionar la muestra representativa de la población de estudio se utilizó la siguiente fórmula:

$$n^1 = \frac{(Z)^2(N)(P)(Q)}{[E^2(N - 1)] + [Z^2(P)(Q)]}$$

Dónde:

N = Tamaño de la población = 286

E = Precisión o error de muestra 5% = 0.05

Z = Nivel de confianza (1.96).

p = Probabilidad de éxito = 0.50

q = Probabilidad de fracaso = 0.50

n = tamaño de la muestra = ?

Reemplazamos los datos:

$$n = \frac{(1.96 \times 1.96) (286) (0.5) (0.5)}{[0.05 \times 0.05 (286 - 1)] + [1.96 \times 1.96 (0.5) \times (0.5)]}$$

$$n = \frac{(3.8416) (286) (0.25)}{[0.0025 (285)] + [3.8416 (0.25)]}$$

$$n = \frac{274.6744}{[0.7125] + [0.9604]}$$

$$n = \frac{274.6744}{1.6729}$$

$$n = 164.19$$

Ajustamos la muestra:

$$n' = \frac{n}{1 + \frac{n}{N}}$$

$$n' = \frac{164}{1 + \frac{164}{286}} = \frac{164}{1.573426573} = 104.2311111$$

$$n' = \mathbf{104} \text{ unidades de análisis}$$

3.3 Operacionalización de Variables e Indicadores

Variables	Concepto	Dimensiones	Indicadores	Items	Categorías
V1: Servicio de transporte de mototaxi.	Son unidades de transporte de fácil acceso a lugares donde no llega el transporte público, demandada por la población para su traslado debido a su rapidez, precios accesibles y, sobre todo generador de fuentes de empleo para la población desempleada.	Transporte integrado.	Organización	1,2	Escala de Likert 1. Totalmente de acuerdo 2. De acuerdo 3. Ni de acuerdo ni en desacuerdo 4. En desacuerdo 5. Totalmente en desacuerdo
			Formalizados	3,4,5,6	
		Transporte libre	Informal	7	
			Inseguros	8,9	
			Precios bajos	10,11	
V2: Empleabilidad.	La Organización Internacional del Trabajo, define la empleabilidad como la aptitud de la persona para encontrar y conservar un trabajo, para progresar en el trabajo y adaptarse al cambio a lo largo de la vida profesional.	Desempleo	Informalidad	12,13	
			Ingresos bajos	14,15	
			Tiempo de trabajo	16	
		Falta de oportunidad laboral.	Preparación del individuo	17,18	
			Disposición de trabajo	19,20	
		Falta de experiencia laboral	-Capacitaciones	21	
			-Habilidades	22,23	

3.4 Técnica e instrumentos de recolección de datos

3.4.1 Técnicas a emplear

3.4.1.1 La observación

La observación es la acción de observar, de mirar detenidamente, en el sentido del investigador es la experiencia, es el proceso de mirar detenidamente, o sea, en sentido amplio, el experimento, el proceso de someter conductas de algunas cosas o condiciones manipuladas de acuerdo a ciertos principios para llevar a cabo la observación. Observación significa también el conjunto de cosas observadas, el conjunto de datos y conjunto de fenómenos. En este sentido, que pudiéramos llamar objetivo, observación equivale a dato, a fenómeno, a hechos. (Pardina, 2005: 89)

Es un proceso de captación intencional de características y cualidades del objeto de estudio, a través de los sentidos o con la ayuda de instrumentos. La observación no participante hace referencia a que la observación toma contacto con el grupo, pero no se integra en él.

3.4.1.2 La encuesta

Tamayo y Tamayo (2008) sostiene que “la encuesta es aquella que permite dar respuestas a problemas en términos descriptivos como de relación de variables, tras la recogida sistemática de información según un diseño previamente establecido que asegure el rigor de la información obtenida” (p. 24).

Se aplicará a través de cuestionario, procedimiento que permitirá recabar información de los mototaxistas del Distrito de Huaura de acuerdo a nuestra muestra.

3.4.2 Descripción de los instrumentos

3.4.2.1 Cuestionario

Tamayo y Tamayo (2008) sostiene que “el cuestionario contiene los aspectos del fenómeno que se consideran esenciales; permite, además, aislar ciertos problemas que nos interesan principalmente; reduce la realidad a cierto número de datos esenciales y precisa el objeto de estudio” (p.128).

El cuestionario es de tipo estructurado con datos rigurosamente estandarizados. El instrumento tiene veintitrés (23) ítems con escala de Likert, y tres aspectos generales; se enfoca a los conductores que brindan el servicio de transporte de mototaxis en el Distrito de Huaura. El instrumento fue sometido al alfa de Cronbach para medir el nivel de confiabilidad.

3.5 Técnicas de procesamiento de la información

3.5.1 El Procesador Statistical Package Of Social Sciencies - SPSS, versión 24

Es un procedimiento que consiste en ingresar los datos obtenidos mediante la encuesta al programa IBM SPSS y luego el mismo programa emitirá resultados en tablas y gráficos y; el análisis de correlación de las variables mediante correlaciones bivariadas.

3.5.2 Teoría de Alfa de Crombach

Esta teoría nos permite medir la validez del cuestionario y lograr la confiabilidad de los datos por recoger.

Capítulo IV

RESULTADOS

4.1 Análisis de resultados

4.1.1 Descripción de la variable servicio de transporte de mototaxi

Para el análisis descriptivo de los resultados de la variable servicio de transporte de mototaxi y sus dimensiones, se realizó la respectiva baremación, utilizando la técnica de Estaninos.

Tabla 1.

Baremo de la variable servicio de transporte de mototaxi

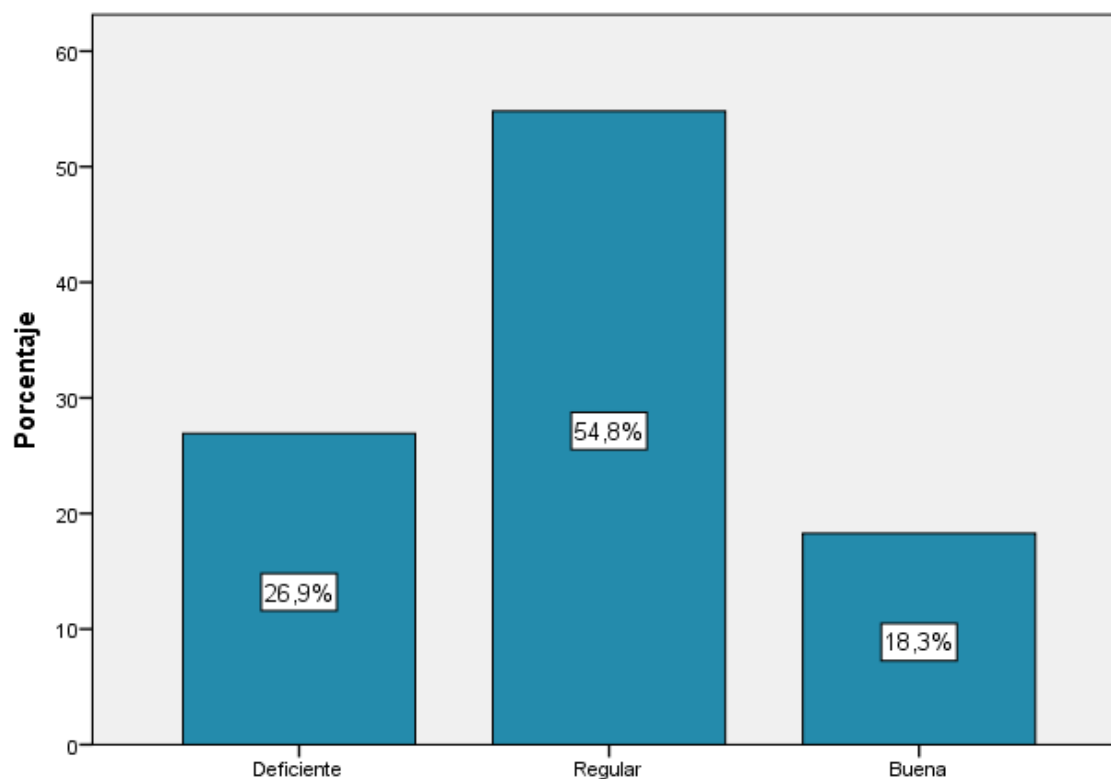
Dimensiones	Cantidad de ítems	Puntuación máxima	Intervalos	Categorías
Transporte integrado	6	30	6 - 22	Deficiente
			23 - 26	Regular
			27 - 30	Bueno
Transporte libre	5	25	5 - 16	Deficiente
			17 - 19	Regular
			20 - 25	Bueno
Servicio de transporte de mototaxi	11	55	11 - 39	Deficiente
			40 - 44	Regular
			45 - 55	Bueno

Tabla 2.

Niveles de organización del servicio de transporte de mototaxi

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Deficiente	28	26,9	26,9	26,9
	Regular	57	54,8	54,8	81,7
	Buena	19	18,3	18,3	100,0
	Total	104	100,0	100,0	

Nota: Datos obtenidos del cuestionario aplicado a los mototaxistas del distrito de Huaura

Gráfico 1. Niveles de organización del servicio de transporte de mototaxi

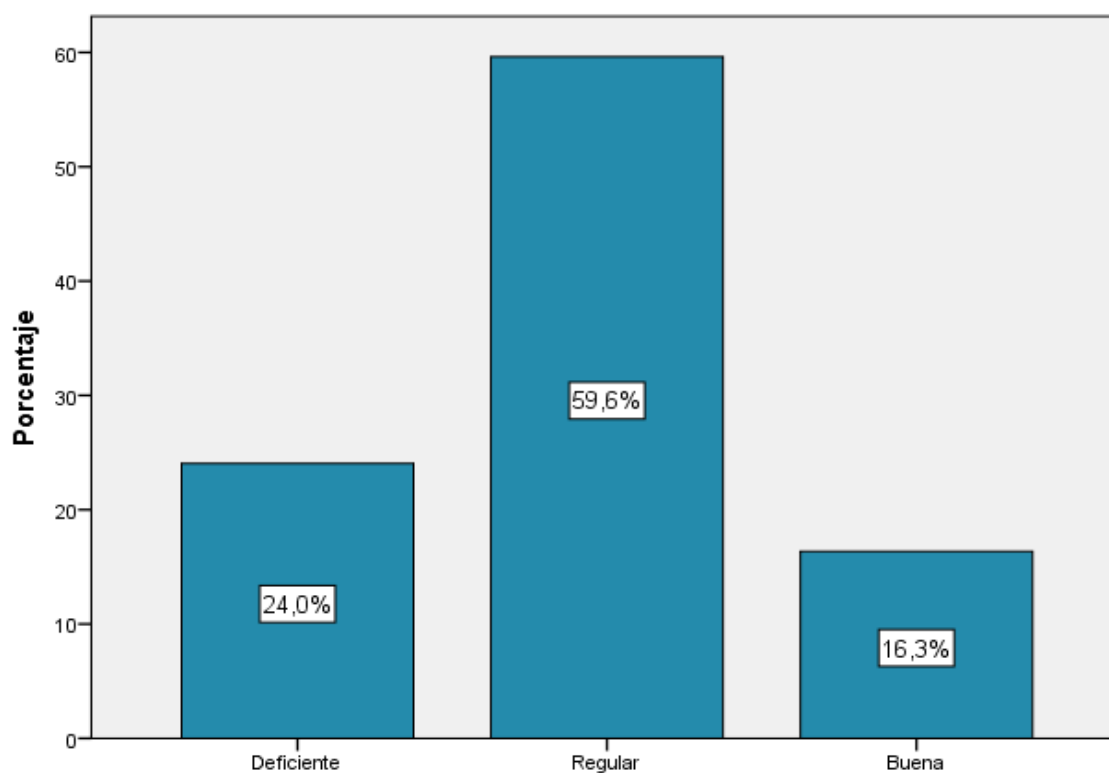
De la tabla 2 y gráfico 1, se observa que de un total de 104 mototaxistas encuestados del distrito de Huaura. Se encontró que el 54,8 % de ellos manifiestan que la organización en las empresas de servicio de transporte de mototaxis es regular; mientras un 26,9 % manifiestan que la organización es deficiente y un 18,3 % manifiestan que es buena.

Tabla 3.

Niveles alcanzados en la dimensión organización del transporte integrado

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Deficiente	25	24,0	24,0	24,0
	Regular	62	59,6	59,6	83,7
	Buena	17	16,3	16,3	100,0
	Total	104	100,0	100,0	

Nota: Datos obtenidos del cuestionario aplicado a los mototaxistas del distrito de Huaura

Gráfico 2. Niveles alcanzados en la dimensión organización del transporte integrado

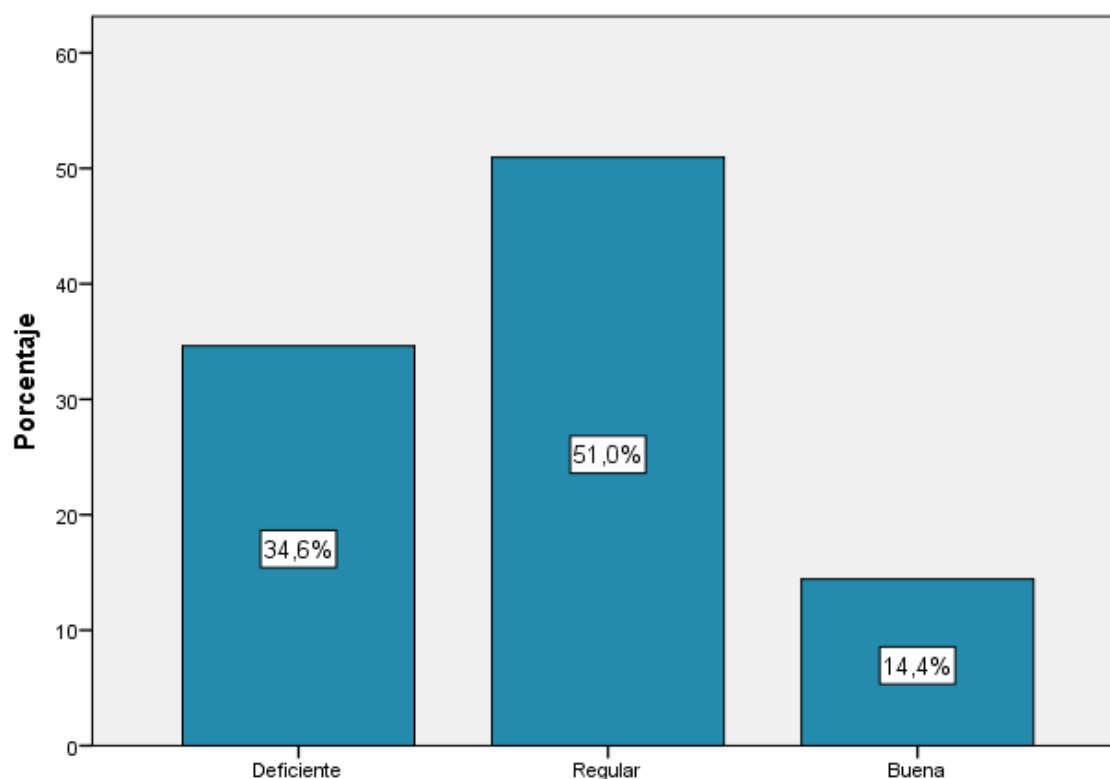
De la tabla 3 y gráfico 2, se observa que de un total de 104 mototaxistas encuestados del distrito de Huaura. Se encontró que el 59,6 % de ellos manifiestan que la organización en el transporte integrado es regular; mientras un 24,0 % manifiestan que es deficiente y un 16,3 % manifiestan que es buena.

Tabla 4.

Niveles alcanzados en la dimensión organización del transporte libre

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Deficiente	36	34,6	34,6	34,6
	Regular	53	51,0	51,0	85,6
	Buena	15	14,4	14,4	100,0
	Total	104	100,0	100,0	

Nota: Datos obtenidos del cuestionario aplicado a los mototaxistas del distrito de Huaura

Gráfico 3. Niveles alcanzados en la dimensión organización del transporte libre

De la tabla 4 y gráfico 3, se observa que de un total de 104 mototaxistas encuestados del distrito de Huaura. Se encontró que el 51,0 % de ellos manifiestan que la organización en el transporte libre es regular; mientras un 34,6 % manifiestan que es deficiente y un 14,4 % manifiestan que es buena.

4.1.2 Descripción de la variable Empleabilidad

Para el análisis descriptivo de los resultados de la variable empleabilidad y sus dimensiones, se realizó la respectiva baremación, utilizando la técnica de Estaninos.

Tabla 5.

Baremo de la variable Empleabilidad

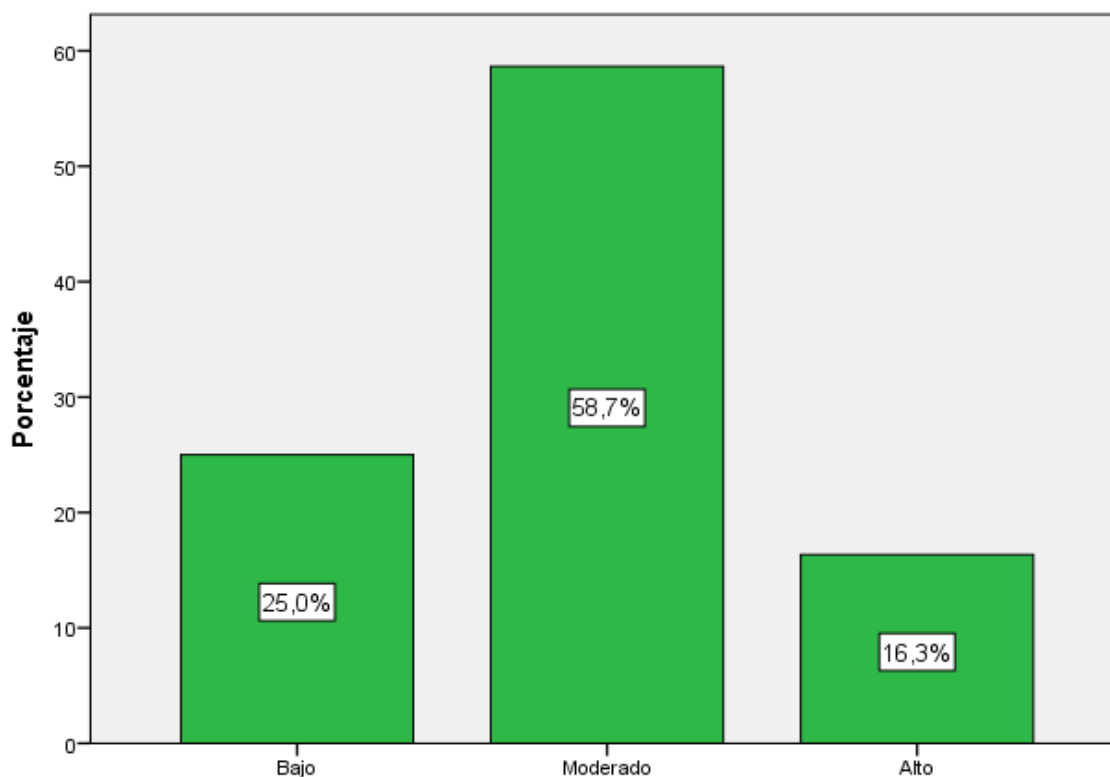
Dimensiones	Cantidad de ítems	Puntuación máxima	Intervalos	Categorías
Falta de empleo	5	25	5 - 15	Bajo
			16 - 19	Moderado
			20 - 25	Alto
Falta de oportunidad laboral	4	20	4 - 12	Bajo
			13 - 16	Moderado
			17 - 20	Alto
Falta de experiencia laboral	3	15	3 - 11	Bajo
			12 - 13	Moderado
			14 - 15	Alto
Empleabilidad	12	60	12 - 40	Bajo
			41 - 47	Moderado
			48 - 60	Alto

Tabla 6.

Niveles de empleabilidad de los mototaxistas

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Bajo	26	25,0	25,0	25,0
	Moderado	61	58,7	58,7	83,7
	Alto	17	16,3	16,3	100,0
	Total	104	100,0	100,0	

Nota: Datos obtenidos del cuestionario aplicado a los mototaxistas del distrito de Huaura

Gráfico 4. Niveles de empleabilidad de los mototaxistas

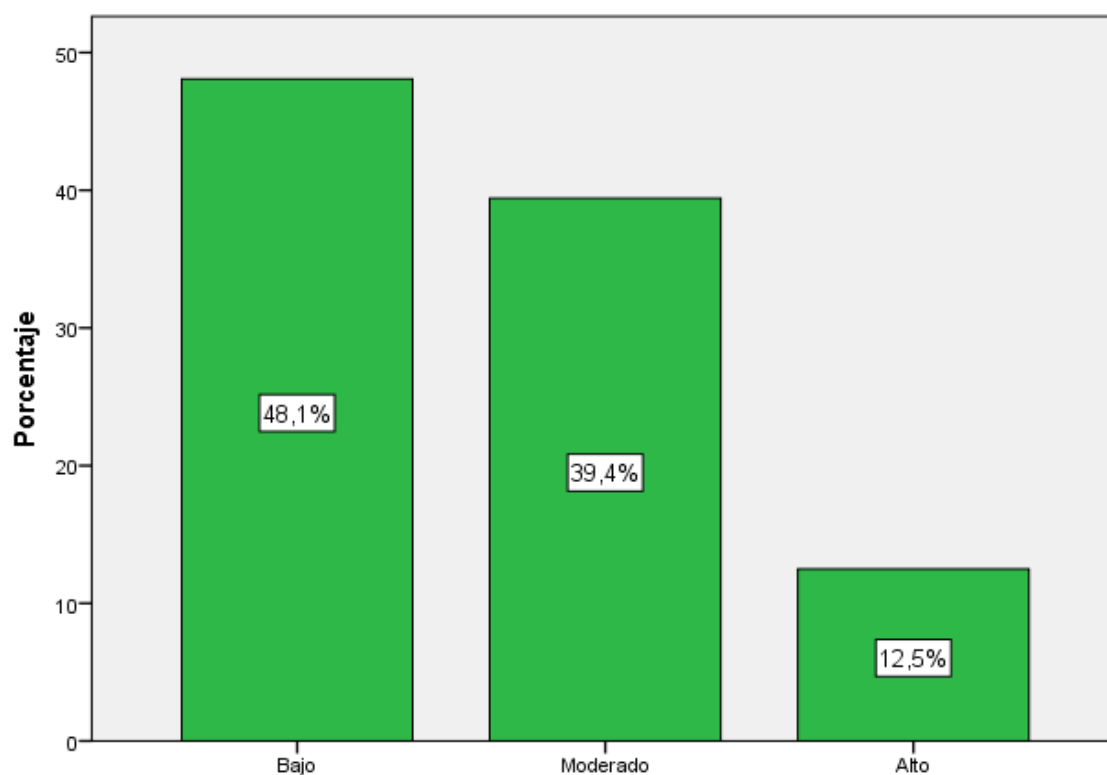
De la tabla 6 y gráfico 4, se encontró que de un total de 104 mototaxistas encuestados del distrito de Huaura. El 58,7 % de ellos muestran un nivel de empleabilidad moderado; mientras un 25,0 % muestran un nivel de empleabilidad bajo y un 16,3 % muestran un nivel de empleabilidad alto.

Tabla 7.

Niveles alcanzados en la dimensión falta de empleo

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Bajo	50	48,1	48,1	48,1
	Moderado	41	39,4	39,4	87,5
	Alto	13	12,5	12,5	100,0
	Total	104	100,0	100,0	

Nota: Datos obtenidos del cuestionario aplicado a los mototaxistas del distrito de Huaura

Gráfico 5. Niveles alcanzados en la dimensión falta de empleo

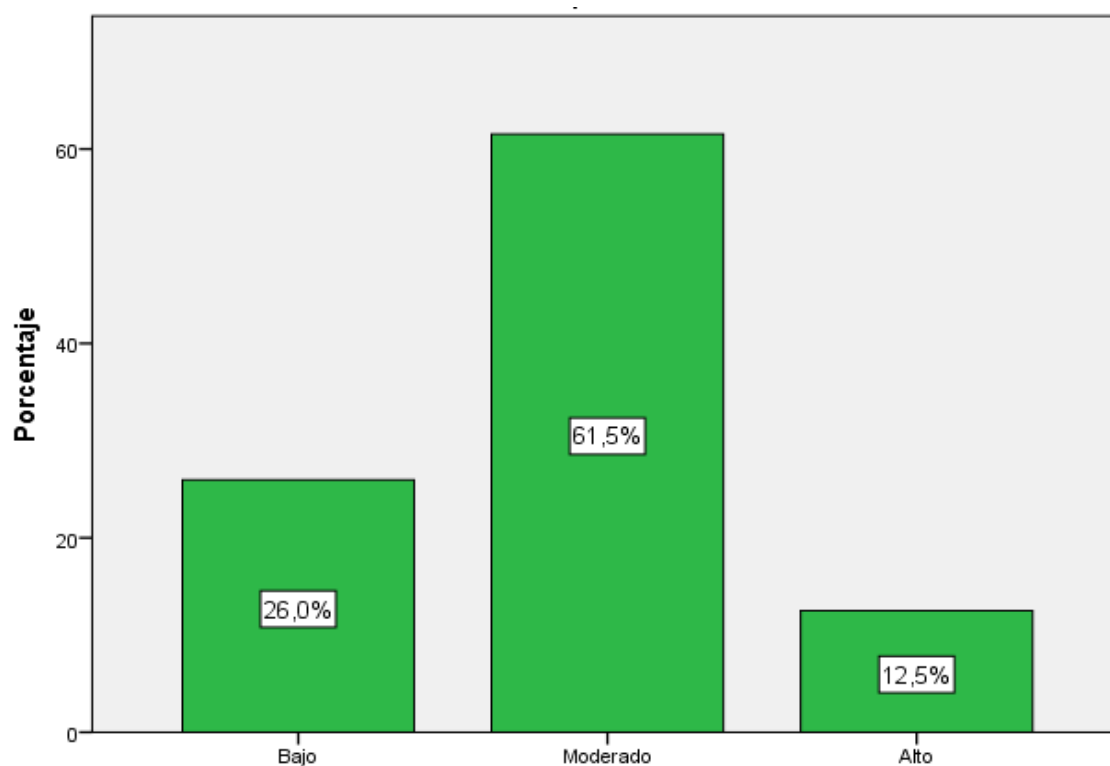
De la tabla 7 y gráfico 5, se encontró que de un total de 104 mototaxistas encuestados del distrito de Huaura, el 48,1 % de ellos manifestaron que la falta de empleo contribuye en un nivel bajo con respecto a la empleabilidad; mientras un 39,4 % indican que contribuye en un nivel moderado con respecto a la empleabilidad y un 12,5 % indican que la falta de empleo contribuye en un nivel moderado con respecto a la empleabilidad.

Tabla 8.

Niveles alcanzados en la dimensión Falta de oportunidad laboral

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Bajo	27	26,0	26,0	26,0
	Moderado	64	61,5	61,5	87,5
	Alto	13	12,5	12,5	100,0
	Total	104	100,0	100,0	

Nota: Datos obtenidos del cuestionario aplicado a los mototaxistas del distrito de Huaura

Gráfico 6. Niveles alcanzados en la dimensión falta de oportunidad laboral

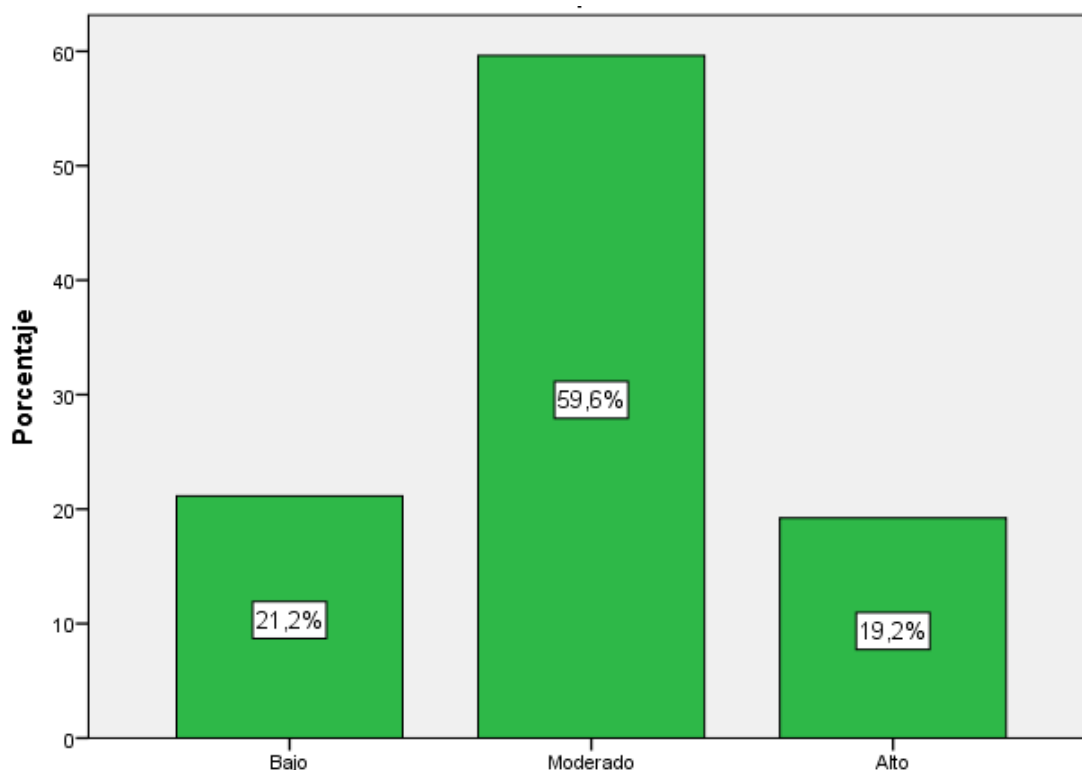
De la tabla 8 y gráfico 6, se encontró que de un total de 104 mototaxistas encuestados del distrito de Huaura. El 61,5 % de ellos manifestaron que la falta de oportunidad laboral contribuye en un nivel moderado con respecto a la empleabilidad; mientras un 26,0 % indican que contribuye en un nivel bajo con respecto a la empleabilidad y un 12,5 % indican que la falta de empleo contribuye en un nivel alto con respecto a la empleabilidad

Tabla 9.

Niveles alcanzados en la dimensión Falta de experiencia laboral

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Bajo	22	21,2	21,2	21,2
	Moderado	62	59,6	59,6	80,8
	Alto	20	19,2	19,2	100,0
	Total	104	100,0	100,0	

Nota: Datos obtenidos del cuestionario aplicado a los mototaxistas del distrito de Huaura

Gráfico 7. Niveles alcanzados en la dimensión Falta de experiencia laboral

De la tabla 9 y gráfico 7, se encontró que de un total de 104 mototaxistas encuestados del distrito de Huaura. El 59,6 % de ellos manifestaron que la falta de experiencia laboral contribuye en un nivel moderado con respecto a la empleabilidad; mientras un 21,2 % indican que contribuye en un nivel bajo con respecto a la empleabilidad y un 19,2 % indican que la falta de empleo contribuye en un nivel alto con respecto a la empleabilidad

4.2 Contrastación de hipótesis

Dado que se tiene 2 variables cuantitativas es necesario comprobar antes de cualquier análisis estadístico inferencial, si los datos de las variables aleatorias estudiadas siguen o no el modelo normal de distribución de probabilidades. Para realizar la prueba de normalidad se utilizó la prueba de Kolmogorov-Smirnov, dado que el tamaño de la muestra es mayor que 30.

Prueba de Normalidad Kolmogorov – Smirnov

Para realizar la prueba de normalidad Kolmogorov-Smirnov se siguió el siguiente procedimiento:

a) Planteo de las hipótesis:

Hipótesis Nula (H_0): Los datos provienen de una distribución normal

Hipótesis Alterna (H_a): Los datos no proviene de una distribución normal.

b) Nivel de significación o margen de error: $\alpha = 5\% = 0,05$

c) Estadístico de prueba: Kolmogorov – Smirnov

Tabla 10.

Resultados de la prueba de normalidad de Kolmogorov- Smirnov

	Pruebas de normalidad					
	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
servicio de mototaxi	,141	104	,000	,953	104	,001
Empleabilidad	,129	104	,000	,958	104	,002

a. Corrección de significación de Lilliefors

d) Regla de decisión:

- Si $p_valor (sig) < 0,05$ se rechaza la hipótesis nula
- Si $p_valor (sig) \geq 0,05$ no se rechaza la hipótesis nula

Sobre la variable servicio de mototaxi, el p-valor es igual a 0,000 como este valor es menor a 0,05 se infiere que hay suficiente evidencia estadística para rechazar la hipótesis nula, concluyendo que los datos no provienen de una distribución normal. Sobre la variable empleabilidad, el p-valor es igual 0,000 como este valor es menor a 0,05 se infiere que hay suficiente evidencia estadística para rechazar la hipótesis nula, concluyendo que los datos no provienen de una distribución normal.

e) Conclusión:

Ambas variables no presentaron distribuciones simétricas, por lo que, para efectuar la prueba de hipótesis de alcance correlacional, se utilizó la prueba estadística no paramétrica: Prueba de Correlación Rho de Spearman.

4.2.1. Contrastación de la Hipótesis General

Hipótesis Alterna (H_a): Existe una relación directa y significativa entre el servicio de transporte de mototaxis y la empleabilidad en los mototaxistas del distrito de Huaura-2018.

Hipótesis nula (H_0): No existe una relación directa y significativa entre el servicio de transporte de mototaxis y la empleabilidad en los mototaxistas del distrito de Huaura-2018.

. **Nivel de significación:** $\alpha = 0,05$

. **Regla de decisión:**

- Si $p < \alpha$; se rechaza la hipótesis nula
- Si $p \geq \alpha$; se acepta la hipótesis nula

. **Prueba estadística:** Prueba de correlación de Rho de Spearman

Tabla 11.

Correlación entre el servicio de transporte de mototaxis y la empleabilidad

		servicio de mototaxi	Empleabilidad
Rho de Spearman	servicio de mototaxi	1,000	,496**
			,000
	N	104	104
Empleabilidad	Empleabilidad	,496**	1,000
		,000	.
	N	104	104

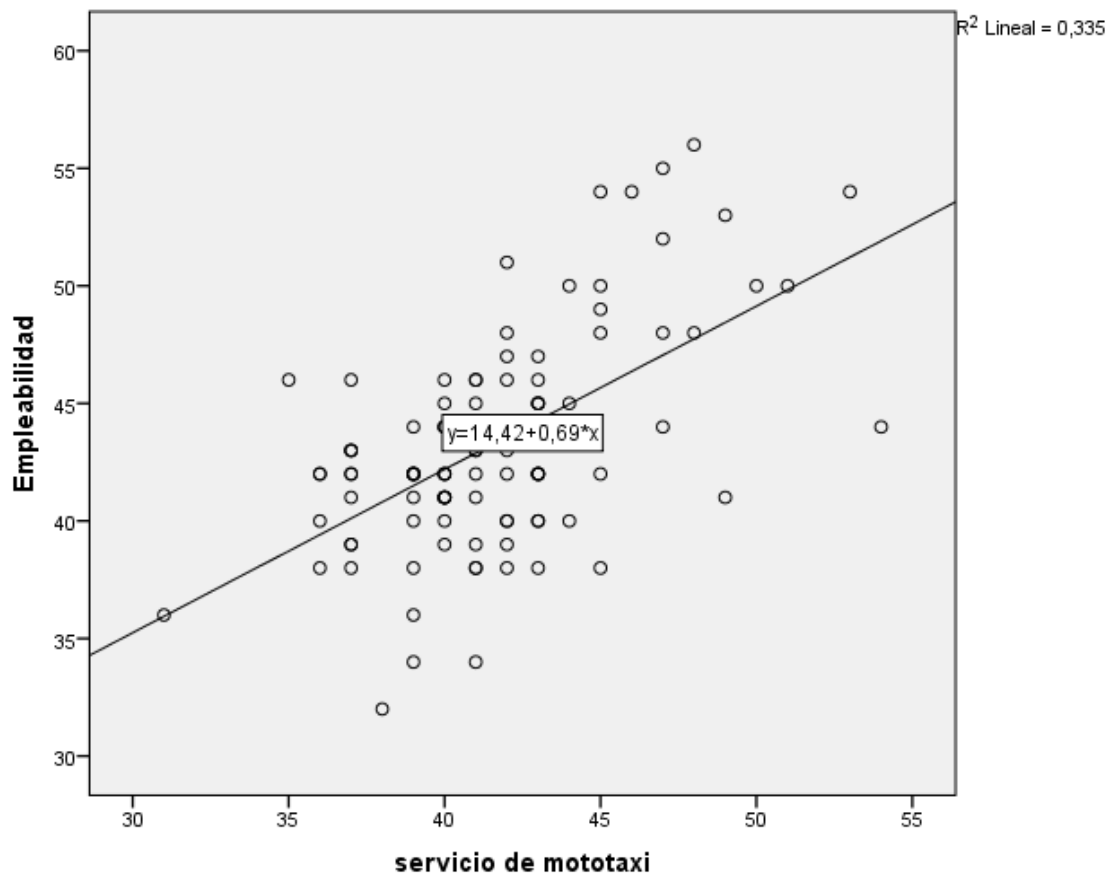
** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Como se aprecia en la tabla 11, el valor Sig.(bilateral)= p_valor es de 0,000 es menor que el nivel de significancia de 0,05; entonces se rechaza la hipótesis nula. Por lo tanto, se puede evidenciar estadísticamente que, si existe una relación significativa entre el servicio de mototaxi y la empleabilidad en los mototaxistas del distrito de Huaura 2018.

Del mismo modo se puede apreciar que el coeficiente de correlación Rho de Spearman, es de 0,496 lo que significa que existe una correlación directa positiva moderada.

Para efectos de mejor apreciación y comparación se presenta la siguiente gráfica:

Gráfico 8. Diagrama de dispersión servicio de mototaxi y empleabilidad



4.2.2 Contrastación de las hipótesis específicas

Hipótesis específica 1

Hipótesis Alternativa (H_a): Existe relación directa y significativa entre la falta de empleo y el servicio de transporte de mototaxi en los mototaxistas del distrito de Huaura, 2018

Hipótesis nula (H₀): No existe relación directa y significativa entre la falta de empleo y el servicio de transporte de mototaxi en los mototaxistas del distrito de Huaura, 2018

. Nivel de significancia: $\alpha = 0,05$

. Regla de decisión:

- Si $p < \alpha$; se rechaza la hipótesis nula
- Si $p \geq \alpha$; se acepta la hipótesis nula

. Prueba estadística: Prueba de correlación de Rho de Spearman

Tabla 12.

Correlación entre desempleo y el servicio de transporte de mototaxi

		Falta de empleo	servicio de mototaxi
Rho de Spearman	Falta de empleo	1,000	,246*
			,012
	N	104	104
	servicio de mototaxi	,246*	1,000
		,012	.
	N	104	104

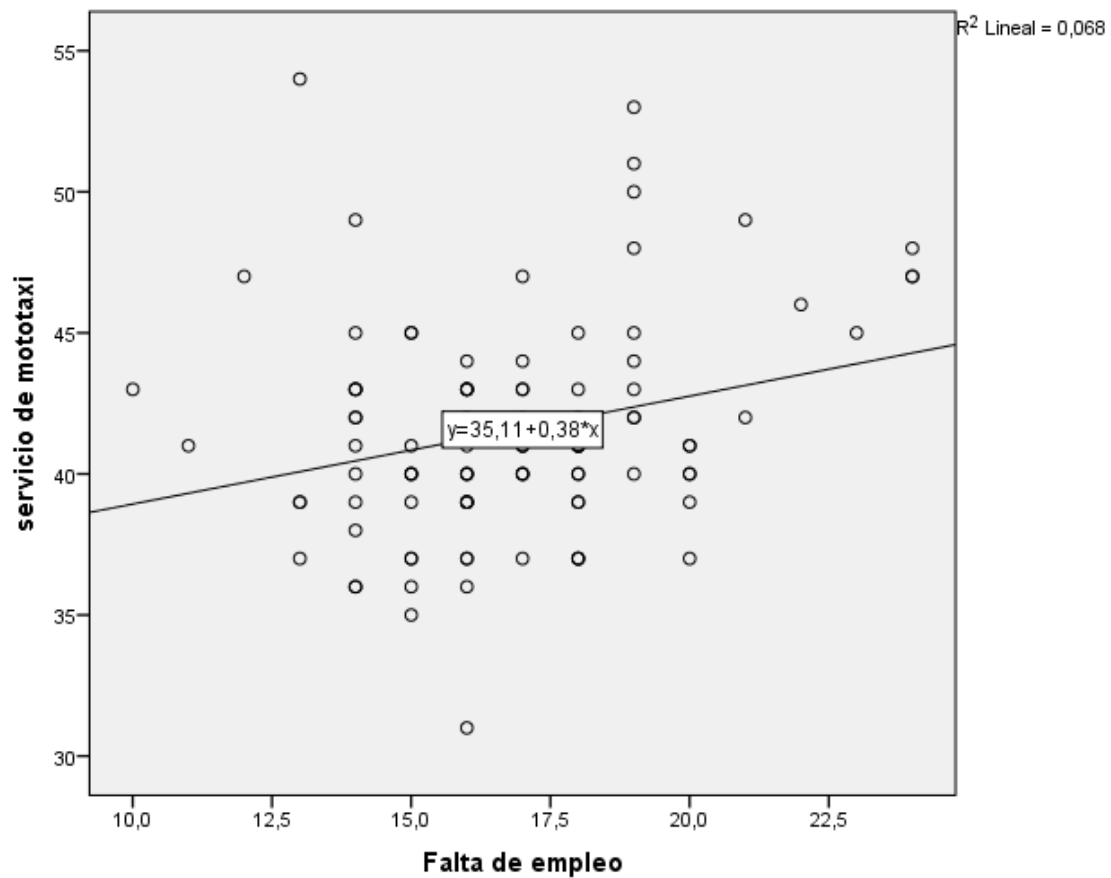
*. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (bilateral).

Como se aprecia en la tabla 12, el valor Sig.(bilateral)= p_valor es de 0,012 es menor que el nivel de significancia de 0,05; entonces se rechaza la hipótesis nula. Por lo tanto, se puede evidenciar estadísticamente que, si existe una relación significativa entre la falta de empleo y el servicio de transporte de mototaxi en los mototaxistas del distrito de Huaura, 2018.

Del mismo modo se puede apreciar que el coeficiente de correlación Rho de Spearman, es de 0,246 lo que significa que existe una correlación directa positiva baja.

Para efectos de mejor apreciación y comparación se presenta la siguiente gráfica:

Gráfico 9. Diagrama de dispersión falta de empleo y servicio de mototaxi



Hipótesis específica 2

Hipótesis Alterna (Ha): Existe relación directa y significativa entre la falta de oportunidad laboral y el servicio de transporte de mototaxi en los mototaxistas del distrito de Huaura, 2018.

Hipótesis nula (H0): No existe relación directa y significativa entre la falta de oportunidad laboral y el servicio de transporte de mototaxi en los mototaxistas del distrito de Huaura, 2018

. Nivel de significancia: $\alpha = 0,05$

. Regla de decisión:

Si $p < \alpha$; se rechaza la hipótesis nula

Si $p \geq \alpha$; se acepta la hipótesis nula

. Prueba estadística: Prueba de correlación Rho de Spearman

Tabla 13.

Correlación entre la falta de oportunidad laboral y el servicio de mototaxi

Correlaciones				
			Falta de oportunidad laboral	servicio de mototaxi
Rho de Spearman	Falta de oportunidad laboral	Coeficiente de correlación	1,000	,488**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	104	104
	servicio de mototaxi	Coeficiente de correlación	,488**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	104	104

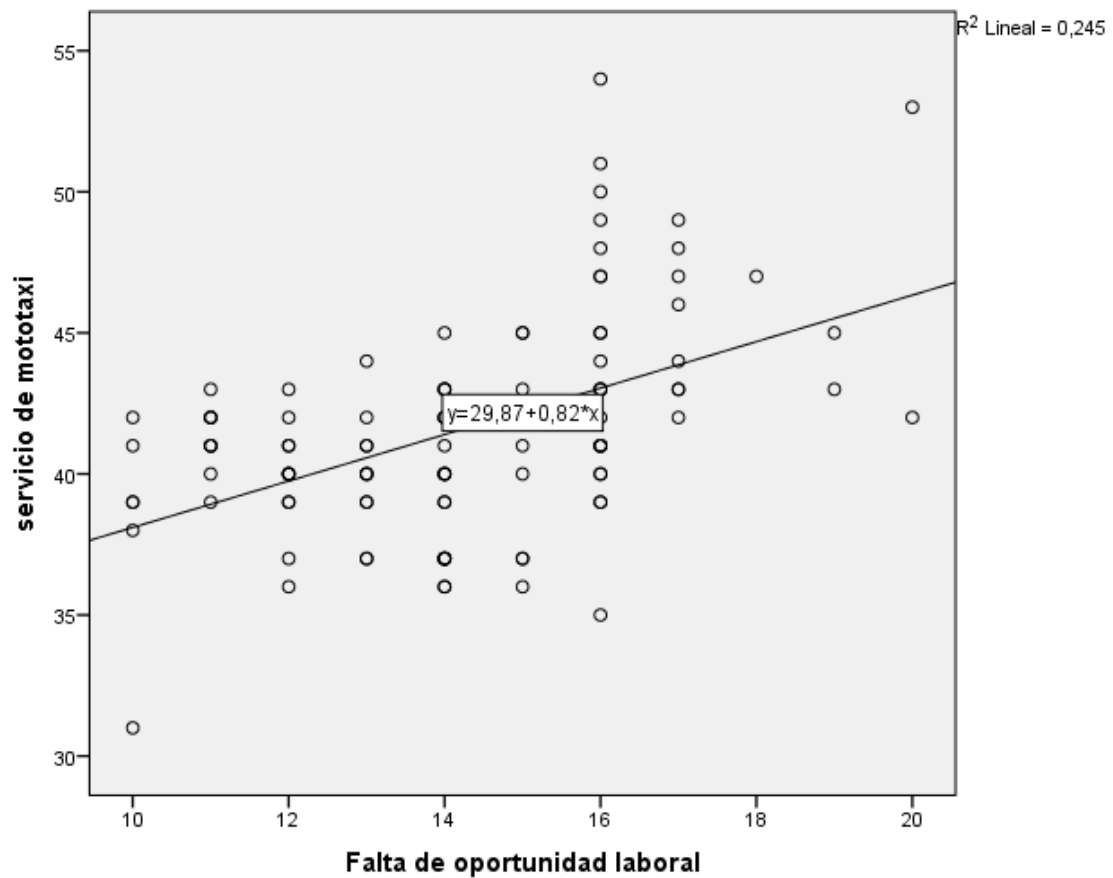
** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Como se aprecia en la tabla 13, el valor Sig.(bilateral)= p_valor es de 0,000 es menor que el nivel de significancia de 0,05; entonces se rechaza la hipótesis nula. Por lo tanto, se puede evidenciar estadísticamente que, si existe una relación significativa entre la falta de oportunidad laboral y el servicio de transporte de mototaxi en los mototaxistas del distrito de Huaura, 2018

Del mismo modo se puede apreciar que el coeficiente de correlación Rho de Spearman, es de 0,484 lo que significa que existe una correlación directa positiva moderada.

Para efectos de mejor apreciación y comparación se presenta la siguiente gráfica:

Gráfico 10. Diagrama de dispersión falta de oportunidad laboral y servicio de mototaxi



Hipótesis específica 3

Hipótesis Alterna (Ha): Existe relación directa y significativa entre la falta de experiencia laboral y el servicio de transporte de mototaxi en los mototaxistas del distrito de Huaura-2018

Hipótesis nula (H0): No existe relación directa y significativa entre la falta de experiencia laboral y el servicio de transporte de mototaxi en los mototaxistas del distrito de Huaura- 2018

. Nivel de significancia: $\alpha = 0,05$

. Regla de decisión:

Si $p < \alpha$; se rechaza la hipótesis nula

Si $p \geq \alpha$; se acepta la hipótesis nula

. Prueba estadística: Prueba de correlación Rho de Spearman

Tabla 14.

Correlación entre la falta de experiencia laboral y el servicio de mototaxi

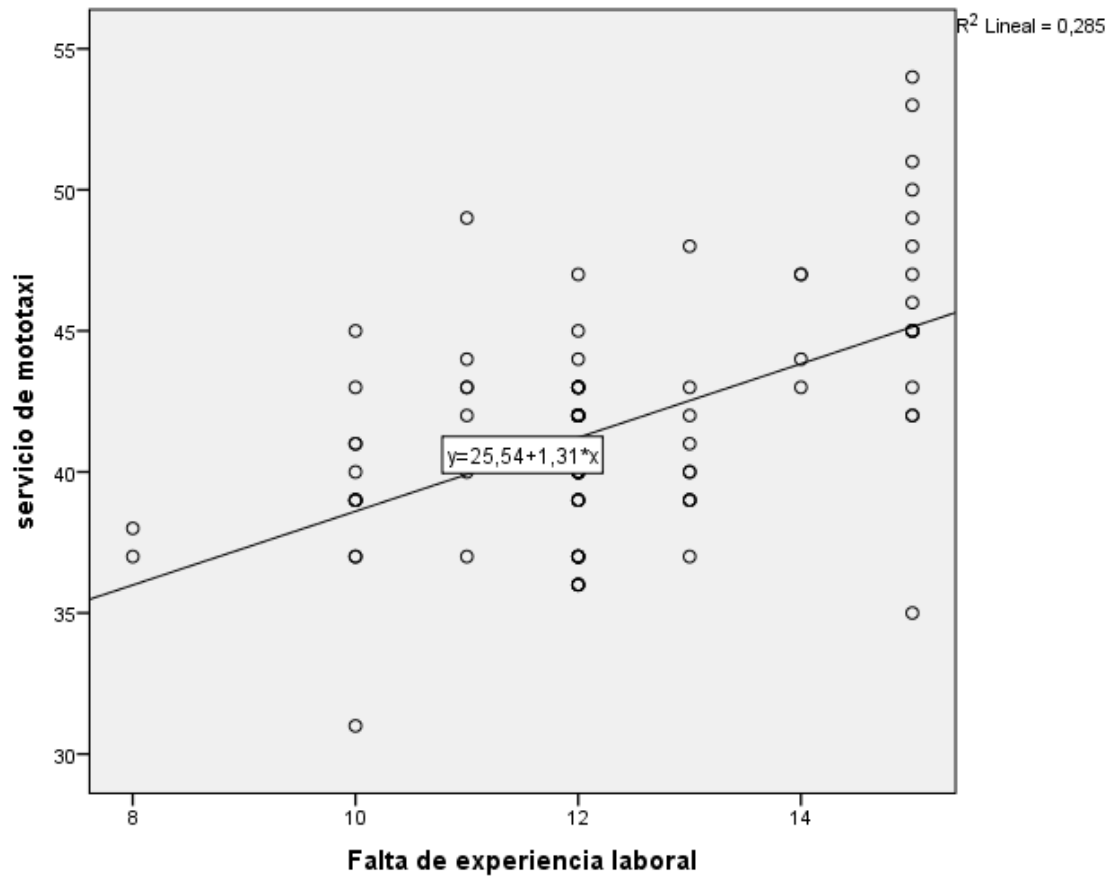
		Falta de experiencia laboral		servicio de mototaxi	
Rho de Spearman	Falta de experiencia laboral	Coefficiente de correlación	1,000	,427**	
		Sig. (bilateral)	.	,000	
		N	104	104	
	servicio de mototaxi	Coefficiente de correlación	,427**	1,000	
		Sig. (bilateral)	,000	.	
		N	104	104	

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

Como se aprecia en la tabla 14, el valor Sig.(bilateral)= p_valor es de 0,000 es menor que el nivel de significancia de 0,05; entonces se rechaza la hipótesis nula. Por lo tanto, se puede evidenciar estadísticamente que, si existe una relación significativa entre la falta de experiencia laboral y el servicio de transporte de mototaxi en los mototaxistas del distrito de Huaura, 2018

Del mismo modo se puede apreciar que el coeficiente de correlación Rho de Spearman, es de 0,427 lo que significa que existe una correlación directa positiva moderada.

Para efectos de mejor apreciación y comparación se presenta la siguiente gráfica:

Gráfico 11. Diagrama de dispersión falta de experiencia laboral y servicio de mototaxi

Capítulo V

DISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Discusión

5.1.1 De la hipótesis general

Según las averiguaciones encontradas se acepta la hipótesis general planteada en la presente investigación, donde se establece la relación significativa entre el servicio de transporte de mototaxi y la empleabilidad en el Distrito de Huaura. Demostrando así que la organización de las empresas que brindan el servicio de mototaxi es regular, ya que los encuestados señalan que su empresa organiza algunas actividades y están en constante comunicación, lo que le permite que tengan una empleabilidad moderado, es decir, que las personas que se dedican a este rubro cuentan con ciertas habilidades para desempeñarse en el trabajo.

Por lo tanto, se concluye que existe el servicio de mototaxi contribuye a que las personas se mantengan empleadas, ya que es fuente de empleo de rápido acceso que contribuye en la mejora de la calidad de vida de las personas, es por ello, que se observa cada vez el ingreso de nuevas mototaxis al parque automotor para brindar servicio a los usuarios que frecuentemente utilizan este

medio de transporte para movilizarse de un punto a otro con el propósito de realizar sus actividades diarias y también sirviendo como alimentadores al transporte público masivo que, no acceden a las periferias de la ciudad de Huaura y que son accesibles y adaptables a cualquier tipo de geografía.

Por ende estamos de acuerdo con los estudios realizados por Padilla de la Osa (2015) en su estudio sobre *efectos del mototaxismo en la movilidad urbana de Montería Colombia*, en donde concluye que el mototaxismo no solo resuelve la necesidad que tiene el hombre para desplazarse, sino también es la consecuencia de subsistencia, variable principal del modo de vida de personas de escasos recursos.

En el caso de Meneses Crispín, Ángel Renato. (2017). en su tesis titulado *Empleabilidad de jóvenes de Lima Metropolitana en el periodo 2010 - 2015*. Concluye que el desempleo juvenil (6.9%) sigue siendo alto respecto al desempleo nacional (3.5%) pero respecto al 2010 este indicador era 7.9% y por sexo el desempleo femenino ha cerrado la brecha desde 8.8% al 2010 llegando a 6.9% en el 2015, mientras en varones de 7.2% a 6.8% en el mismo periodo.

5.1.2 De la primera hipótesis específica

A partir de los resultados encontrados se acepta la primera hipótesis específica que se ha planteado en la presente investigación, donde se establece la relación significativa entre el desempleo y el servicio de transporte de mototaxi en el Distrito de Huaura.

Es por ello, que al existir una fuente generador de empleo; es decir, el servicio de transporte de mototaxi, nos indica que no contribuye a un alto nivel de empleabilidad, caso contrario el 48,1% señala que existe que el desempleo

contribuye en un nivel bajo de empleabilidad, esto es debido a que las autoridades no inicien un proceso de formalización a las mototaxis libres para que puedan acceder a trabajar sin inconvenientes y contribuir al bienestar de sus familias. Por eso las personas que no cuentan con trabajo estable o que por motivos de edad no puedan tener nuevas oportunidades para conseguir un puesto laboral, recurren a las mototaxis que son fuente rápida para emplearse para contribuir a la movilidad del ciudadano

Este resultado coincide ciertamente con el estudio realizado por Suárez, M. (2016) sobre *bicicletismo “nueva alternativa de trabajo que ayuda al medio ambiente y la movilidad en Bogotá*, en la cual concluye que, el fenómeno del bicitaxismo es una alternativa de trabajo para quienes se ejercen como conductores y solventan su familia mediante esta actividad, es una población adulta que en promedio tiene 27 y 59 años, lo que indica que se encuentran en una edad laboral productiva; así como también se ha convertido en una alternativa de servicio adicional, debido a la deficiencia del transporte público, ayuda al desplazamiento y la movilidad del ciudadano a cortas distancias, pero sin control del estado, lo cual ha llegado a la proliferación de dichos vehículos y el descontrol en cuanto a la no seguridad del usuario, niveles de calidad y eficiencia del servicio y del vehículo.

Por otro lado Gálvez Franco, Hellen Yolanda. (2012). En su investigación sobre *la importancia de la organización en el sistema de servicio de transporte de mototaxis del Distrito de Chincha Alta*. Concluyó que el servicio de transporte de mototaxis es complemento al transporte público regular que cubre una demanda de movilidad insatisfecha por el sistema convencional en la ciudad y es fuente de ingreso para un número importante de la población;

crecimiento desordenado de la ciudad, principalmente en la periferia y el aumento de las tasas de desempleo.

5.1.3 De la segunda hipótesis específica

A partir de los hallazgos encontrados se acepta la segunda hipótesis específica que se ha planteado en la presente investigación, donde se establece la relación significación entre la falta de oportunidad laboral y el servicio de transporte de mototaxi en el Distrito de Huaura. Donde se señala que existe un moderado (61,5%) de falta de oportunidad laboral, es decir que si existen oportunidades para lograr trabajar con las mototaxis brindando un servicio a las personas que lo requieran. A pesar que la organización de las empresas de transporte de mototaxi no cuentan con una organización adecuada, los encuestados consideran no que impedimento para poder trabajar y contribuir a la satisfacción de las necesidades; individuales y colectivas.

El resultado coincide con Castillo Osorio, B. (2010). En su artículo titulado *El mototaxismo ¿problema informal o un medio de generación de ingresos para resolver en parte el problema del desempleo en Montería?*. Donde llega a concluir que el mototaxismo es una actividad económica que inicia por la falta de oportunidades para un grueso de la población de Montería y del departamento de Córdoba, considerado como una bomba social donde las personas que no cuentan con trabajo buscan su sustento para poder satisfacer sus necesidades y llevar una vida digna a través de esta actividad no oficioso para quienes lo emprenden.

5.1.4 De la tercera hipótesis específica

A partir de los resultados encontrados se acepta la tercera hipótesis específica planteada en la presente investigación, donde se establece que existe una relación significativa entre la falta de experiencia laboral y el servicio de transporte de mototaxi en el Distrito de Huaura. En donde se encontró que del total de encuestados el 59,6% manifiestan que la falta de experiencia laboral contribuye en nivel moderado con respecto a la empleabilidad, esto indica que las personas están preparadas y tiene conocimientos de las reglas de tránsito para trabajar en una mototaxi, y, es crucial estar en constante capacitación para reforzar los conocimientos, logrando así brindar un servicio eficiente a los usuarios. Esto explica que no solamente en las mototaxis se encuentran personas que no tiene mayor preparación académica, sino también reluce las habilidades que puedan tener como mototaxistas para mantenerse empleados en este rubro.

Hecho por el cual llego a coincidir con Castillo Ávila, I., Galarza Herrera, B., y Palomino Gómez, H. (2013). Que en su artículo titulado *Condiciones de trabajo y salud de mototaxistas Cartagena – Colombia* concluyó que el mototaxismo es el tipo de trabajo informal más común en la ciudad de Cartagena. Los trabajadores no cuentan con afiliación al sistema general de seguridad social en salud, y trabajan en condiciones que ponen en riesgo su salud.

5.2 Conclusiones

De las pruebas realizadas podemos concluir:

Primera: Existe una relación directa y significativa entre el servicio de transporte de mototaxi y la empleabilidad en los mototaxistas del distrito de Huaura, 2018., debido a que la correlación de Spearman que devuelve un valor de 0.496, representando una correlación positiva moderada

Segunda: Existe una relación directa y significativa entre la falta de empleo y el servicio de transporte de mototaxi del distrito de Huaura, 2018., debido a que la correlación de Spearman que devuelve un valor de 0.246, representando una correlación positiva baja.

Tercera: Existe una relación directa y significativa entre la falta de oportunidad laboral y el servicio de transporte de mototaxi del distrito de Huaura, 2018., debido a que la correlación de Spearman devuelve un valor de 0.484, representando una correlación positiva moderada.

Cuarta: Existe una relación directa y significativa entre la falta de experiencia laboral y el servicio de transporte de mototaxi del distrito de Huaura, 2018., debido a que la correlación de Spearman devuelve un valor de 0.427, representando una correlación positiva moderada.

5.3 Recomendaciones

Primera recomendación: Que las autoridades competentes de la Municipalidad Distrital de Huaura inicien un proceso de formalización en su totalidad de las mototaxis informales “piratas”, para brindar mayor seguridad de los

usuarios que frecuentemente utilizan las unidades vehiculares para movilizarse y desarrollar sus actividades diarias, además; brindar oportunidades de trabajo para las personas desempleadas, ya que son fuentes generadores de trabajo.

Segunda recomendación: Que las empresas de mototaxis busquen alianzas estratégicas con otras empresas, para que sus afiliados cuenten con un seguro de vida a través de un porcentaje de las cotizaciones diarias que realizan, con la finalidad de que los mototaxistas puedan mejorar su calidad de vida en un futuro promisorio.

Tercera recomendación: Que la Municipalidad Distrital de Huaura conjuntamente con las empresas de mototaxis articulen mecanismos para poder capacitar a todos los conductores de mototaxis en temas de manejo y reglas de tránsito trimestralmente, para que los conductores de las mototaxis puedan estar actualizados, adquirir nuevos conocimientos, retroalimentarse y así prever futuros accidentes.

Cuarta recomendación: Para brindar un buen servicio a los usuarios, quienes optan por estos vehículos para satisfacer sus necesidades sociales, económicas, políticas, educativas, laborales culturales, etc., la municipalidad Distrital de Huaura a través de su área de transporte conjuntamente con las empresas deben dar charlas informativas en el buen uso de extintores y exigir a implementación de botiquín a todas las unidades que se encuentran afiliados a las empresas, ya que el distrito de Huaura es uno de los distritos en donde no se exige estos implementos de seguridad.

Capítulo VI

FUENTES DE INFORMACION

6.1 Fuentes bibliográficas

- Gamboa, J.P., Gracia, F.J., Ripoll, P. y Peiró, J.M. (2007). *La empleabilidad y la iniciativa personal como antecedentes de la satisfacción laboral*. Valencia: Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas (IVIE)
- Sampieri, R., Fernández, C. y Baptista, P. (1991). *Metodología de la investigación*. 6ta. edición. México. McGRAW-HILL
- Tafur R. (1994). *La Tesis Universitaria*. Lima, Perú. Mantaro

6.2 Fuentes hemerográficas

- Suárez-Lantarón, B. (2016). Empleabilidad: análisis del concepto. *revista de Investigacion en Educación*. N° 14 (1), Universidad de Murcia, 67-84

6.3 Fuentes electrónicas

- Benites Cueva, N., Cabrera Guerrero, R., y Quesada Echenique, R. (2017). *Condiciones de trabajo y salud de los conductores de mototaxis en el Distrito San Martin de Porres*. Tesis para optar el título de Licenciado en Enfermería, presentada en la Universidad Peruana Cayetano Heredia, Lima. Recuperado de: http://repositorio.upch.edu.pe/bitstream/handle/upch/749/Nivel_RamirezMore_Yanina.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Burgos Ortiz, S. (2016). *El mototaxismo: Un medio de transporte urbano como alternativa económica en San Juan de Pasto*. Revista de sociología, vol. V, 11-27. Recuperado de: <http://revistas.udenar.edu.co/index.php/revsoci/article/view/3527>
- Castillo Ávila, I., Galarza Herrera, B., y Palomino Gómez, H. (2013). *Condiciones de trabajo y salud de mototaxistas Cartagena – Colombia*. Salud Uninorte, 29 (3), 541-524. Recuperado de: <http://repositorio.unicartagena.edu.co:8080/jspui/bitstream/11227/5379/1/Condiciones%20de%20trabajo%20y%20salud%20de%20los%20mototaxistas%20en%20la%20ciudad%20de%20Cartagena.pdf>
- Castillo Osorio, B. (2010). *El mototaxismo ¿problema informal o un medio de generación de ingresos para resolver en parte el problema del desempleo en Montería?*. Económicas CUC, N° 31, 89-104. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5786219>
- Fernández Huerga, Eduardo. *La teoría de la segmentación del mercado de trabajo: enfoques, situación actual y perspectivas de futuro*. Inv. Econ, México, v. 69, n. 273, p. 115-150, sept. 2010. Disponible en <http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0185-16672010000300004&lng=es&nrm=iso>. Accedido en 10 oct. 2018.
- Gálvez Franco, Hellen Yolanda. (2012). *La importancia de la organización en el sistema de servicio de transporte de mototaxis del Distrito de Chincha Alta*. Estudiante peruana de la Universidad Privada San Juan Bautista, Ica. Recuperado de: <https://www.monografias.com/trabajos93/organizacion-mototaxis-del-distrito-chincha-alta/organizacion-mototaxis-del-distrito-chincha-alta.shtml>

- Gamarra B. y Delgado, J. (2016). *Calidad de servicio de transporte urbano en la ciudad de Cusco 2014*. Tesis para optar el título profesional de Economista, presentada en la Universidad Nacional San Antonio Abad del Cusco. Recuperado de: <http://repositorio.unsaac.edu.pe/handle/UNSAAC/98>
- Gaviria Navarro, Sarah Stefani. (2016). *Análisis del servicio de los mototaxistas a los turistas en el Aeropuerto Internacional Coronel Fap. Francisco Secada Vignetta*. Tesis para optar el título profesional de Licenciada en Turismo y Hotelería, presentada en la Universidad Científica del Perú, Iquitos. Recuperado de: <http://repositorio.ucp.edu.pe/handle/UCP/205>
- Meneses Crispín, Ángel Renato. (2017). *Empleabilidad de jóvenes de Lima Metropolitana en el periodo 2010 - 2015*. Tesis para optar el grado académico de maestro en Gestión Pública, presentada en la Escuela de Posgrado de la Universidad César Vallejo, Perú. Recuperado de: http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/6637/Meneses_CAR.pdf?sequence=1
- Padilla de la Osa, D. (2015). *Efectos del mototaxismo en la movilidad urbana de Montería (Colombia)*. Tesis de magíster en Asentamientos Humanos y Medio Ambiente, presentada en el Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales Pontificia Universidad Católica de Chile. Recuperado de: estudiosurbanos.uc.cl/alumnos/tesis/3904-efectos-del...
- Palomino Tiznado, M. Et. al (2015). *Características de los conductores de vehículos menores en la ciudad de Huacho*. Presentada en la Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión, Huacho. Recuperado de: <http://repositorio.unjfsc.edu.pe/handle/UNJFSC/1609>

- Suárez, M. (2016). *Bicitaxismo, “Nueva alternativa de trabajo que ayuda al medio ambiente y la movilidad en Bogotá”*. Trabajo de grado para optar el Título de Maestría en Derecho Público, presentada en la Universidad Santo Tomás, Bogotá – Colombia. Recuperado de: <https://repository.usta.edu.co/handle/11634/11638>
- Ingeniería del Transporte - Departamento de Transporte - FI – UBA. *Sistemas de Transporte Caracterización del sistema de transporte de la República Argentina*. Recuperado el 10 de septiembre de 2018, desde materias.fi.uba.ar/6807/contenidos/6807TP1_Caracterizacion_Transporte_Argentina.doc
- Universidad de los Andes Mérida, Venezuela Provincia, núm. (31 enero-junio, 2014) *Movilidad urbana en Caracas. Un enfoque desde la tecnología limpia para la formación de competencias ciudadanas para el desarrollo sostenible*. Pág. 15. Recuperado el 10 de septiembre de 2018, desde <http://www.bdigital.unal.edu.co/30288/1/29076-167002-1-PB.pdf>.

Anexo I

MATRIZ DE CONSISTENCIA

Titulo	Problemas	Objetivos	Hipótesis	Variables	Dimensiones	Indicadores	Metodología.
<p align="center">SERVICIO DE TRANSPORTE DE MOTOTAXI Y EMPLEABILIDAD EN EL DISTRITO DE HUAURA - 2018</p>	<p>Problema General:</p> <p>¿Cómo el servicio de transporte de mototaxi se relaciona con la empleabilidad en el Distrito de Huaura - 2018?.</p>	<p>Objetivo General:</p> <p>Determinar la relación existente entre el servicio de transporte de mototaxi y la empleabilidad en el Distrito de Huaura - 2018.</p>	<p>Hipótesis General:</p> <p>El servicio de transporte de mototaxi tiene relación significativa con la empleabilidad en el Distrito de Huaura - 2018.</p>	<p align="center">V1.</p> <p align="center">Servicio de transporte de mototaxi.</p>	<p>Transporte Integrado</p>	<p>Organización.</p>	<p align="center">Tipo de Investigación</p> <p>Básico</p>
	<p>Formalización</p>	<p align="center">Nivel de Investigación</p> <p>Correlacional.</p>					
	<p>Transporte Libre.</p>	<p>Informal.</p> <p>Inseguros.</p> <p>Precios bajos</p>	<p align="center">Diseño</p> <p>No experimental</p>				
	<p>Problema Específico:</p> <p>1. ¿De qué manera el desempleo se relaciona con el servicio de transporte de mototaxi en el Distrito de</p>	<p>Objetivo Específico:</p> <p>1. Establecer la relación entre el desempleo y el servicio de transporte de mototaxi en el Distrito de</p>	<p>Hipótesis Específicos:</p> <p>1. Existe relación significativa entre el desempleo y el servicio de transporte de mototaxi en el Distrito de</p>		<p>Desempleo.</p>	<p>Informalidad</p>	<p align="center">Enfoque</p> <p>Cuantitativo</p>
	<p>Ingresos bajos</p>	<p align="center">Población</p>					
	<p>Tiempo de trabajo</p>	<p>Estará constituida por 286 mototaxistas del Distrital de Huaura.</p>					

	Huaura - 2018?.	Huaura - 2018.	Huaura - 2018.	V2. Empleabilidad.			Muestra La muestra de nuestra población investigada es de 104 mototaxistas. Técnicas - Observación - Encuesta Instrumento - Cuestionario estructurado	
	2. ¿De qué manera la falta de oportunidad laboral se relaciona con el servicio de transporte de mototaxi en el Distrito de Huaura - 2018?.	2. Explicar la relación entre la falta de oportunidad laboral y el servicio de transporte de mototaxi en el Distrito de Huaura - 2018.	2. Existe relación significativa entre la falta de oportunidad laboral y el servicio de transporte de mototaxi en el distrito de Huaura - 2018.		Falta de oportunidad laboral.	Preparación del individuo.		Disposición de trabajo.
	3. ¿De qué manera la falta de experiencia laboral se relaciona en el servicio de transporte de mototaxi en el Distrito de Huaura - 2018?.	3. Examinar la relación entre la falta de experiencia laboral y el servicio de transporte de mototaxi en el Distrito de Huaura - 2018.	3. Existe relación significativa entre la falta de experiencia laboral y el servicio de transporte de mototaxi en el distrito de Huaura - 2018.		Falta de experiencia laboral.	Capacitaciones.		Habilidades

Anexo I



CUESTIONARIO

UNIVERSIDAD NACIONAL JOSÉ FAUSTINO
SÁNCHEZ CARRIÓN

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
E.P. SOCIOLOGÍA



SERVICIO DE TRANSPORTE DE MOTOTAXI Y EMPLEABILIDAD EN EL
DISTRITO DE HUAURA, 2018

PRESENTACION: Hola, le saluda la Bachiller Tania Elvira Calero Valle y Milagros Alberto Osorio, de la escuela profesional de Sociología, estamos desarrollando nuestra tesis cuyo objetivo es Determinar la relación existente entre el servicio de transporte de mototaxi y empleabilidad en el Distrito de Huaura - 2018. Por lo cual es importante contar con su colaboración.

INSTRUCCIONES:

- Este cuestionario es anónimo, por favor responder con sinceridad
- Contestar todas las pregunta
- Marcar con una "X" el recuadro según su opinión
- La escala de calificación es la siguiente:

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

CUESTIONARIO

I. ASPECTOS GENERALES				
1.1.	GÉNERO:	Masculino ()	Femenino ()	
1.2.	EDAD:	18 a 25 ()	26 a 40 ()	41 a más ()
1.3.	NIVEL DE INSTRUCCIÓN:	Sin instrucción () primaria () secundaria () Superior completo () superior incompleto ()		

II. SERVICIO DE TRANSPORTE DE MOTOTAXI (V1): Son unidades de transporte de fácil acceso a lugares donde no llega el transporte público, demandada por la población para su traslado debido a su rapidez, precios accesibles y, sobre todo generador de fuentes de empleo para la población desempleada.

A. Transporte integrado:		Calificación				
N°	Preguntas	1	2	3	4	5
1.	Existe una buena organización en la empresa a la que está inscrito					
2.	Brinda usted un buen servicio a los pasajeros					

3.	Las reglas de tránsito y manejo establecidas por el Ministerio de Transporte y la Municipalidad Distrital son necesarios					
4.	Es importante que sus documentaciones están actualizados y en regla					
5.	La afiliación a una empresa de mototaxis trae beneficios					
6.	Es importante que la mototaxi que maneja sea de su propiedad					
B.	Transporte libre:	1	2	3	4	5
7.	Considera usted que no es necesario que la municipalidad otorgue tarjeta de circulación					
8.	Considera que su mototaxi es seguro para trasladar pasajeros					
9.	Considera Ud, que las mototaxis deben contar con: botiquín, extintor, triangulo, cintas reflectivas, SOAT					
10.	El costo actual de la tarifa por el servicio de mototaxi es adecuado					
11.	Considera que obtener una mototaxi es rentable					

II. EMPLEABILIDAD (V2): Conjunto de competencias, habilidades, conocimientos, capacidades, destrezas que tiene el individuo para acceder a un empleo y mantenerse en él para tener un futuro promisorio.

C.	Desempleo: Falta de empleo	1	2	3	4	5
12.	Cree usted que la falta de empleo incrementa el número de mototaxis					
13.	Cree que la ley sobre el salario mínimo incrementa el desempleo					
14.	Considera Ud, que los mototaxistas deberían contar con un seguro de salud					
15.	Las horas de trabajo con su mototaxi le permite vivir cómodamente					
16.	El tiempo que tarda en conseguir un trabajo estable afecta a su familia					
D.	Falta de oportunidad laboral:	1	2	3	4	5
17.	Es necesario tener un nivel de preparación para trabajar con las mototaxis					
18.	Es necesario conocer las reglas de tránsito para manejar una mototaxi					
19.	Considera usted que una mototaxi es generador de oportunidades de trabajo					
20.	Ha tenido últimamente nuevas ofertas de trabajo					
E.	Falta de experiencia laboral :	1	2	3	4	5
21.	Está de acuerdo con que se elabore programas de capacitación sobre las reglas de tránsito					
22.	Considera que sus habilidades contribuyen al desempeño de su trabajo					
23.	Considera que los usuarios se sienten satisfechos con el servicio que Ud. le brinda					

Anexo III

EVIDENCIAS DEL TRABAJO ESTADÍSTICO

*MOTOTAXI.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Marketing directo Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

	Nombre	Tipo	Anchura	Decimales	Etiqueta	Valores	Perdidos	Columnas	Alineación	Medida	Rol
1	Género	Numérico	2	0	Género	{1, Masculin...	Ninguno	4	Derecha	Nominal	Entrada
2	Edad	Numérico	2	0	Edad	{1, 18 a 25}...	Ninguno	4	Derecha	Escala	Entrada
3	Instrucción	Numérico	2	0	Nivel de instrucción	{1, Sin instr...	Ninguno	4	Derecha	Ordinal	Entrada
4	P1	Numérico	2	0	Existe una buena organización en la empresa a la que esta inscrito	{1, Totalme...	Ninguno	4	Derecha	Ordinal	Entrada
5	P2	Numérico	2	0	Brinda usted un buen servicio a los pasajeros	{1, Totalme...	Ninguno	4	Derecha	Ordinal	Entrada
6	P3	Numérico	2	0	Las reglas de tránsito y manejo establecidos por el Ministerio de tr...	{1, Totalme...	Ninguno	4	Derecha	Ordinal	Entrada
7	P4	Numérico	2	0	Sus documentaciones estan actualizados y en regla	{1, Totalme...	Ninguno	4	Derecha	Ordinal	Entrada
8	P5	Numérico	2	0	La afiliación a una empresa de mototaxis trae beneficios	{1, Totalme...	Ninguno	4	Derecha	Ordinal	Entrada
9	P6	Numérico	2	0	Es importante que la mototaxi que maneja sea de su propiedad	{1, Totalme...	Ninguno	4	Derecha	Ordinal	Entrada
10	P7	Numérico	2	0	Considera usted que no es necesario que la municipalidad otorgue...	{1, Totalme...	Ninguno	4	Derecha	Ordinal	Entrada
11	P8	Numérico	2	0	Considera que su mototaxi es seguro para trasladar pasajeros	{1, Totalme...	Ninguno	4	Derecha	Ordinal	Entrada
12	P9	Numérico	2	0	Considera usted que las mototaxis deben contar con: botiquín, ext...	{1, Totalme...	Ninguno	4	Derecha	Ordinal	Entrada
13	P10	Numérico	2	0	El costo actual de la tarifa por el servicio de mototaxi es adecuado	{1, Totalme...	Ninguno	4	Derecha	Ordinal	Entrada
14	P11	Numérico	2	0	Considera que obtener una mototaxi es rentable	{1, Totalme...	Ninguno	4	Derecha	Ordinal	Entrada
15	P12	Numérico	2	0	Cree usted que la falta de empleo incrementa el número de motot...	{1, Totalme...	Ninguno	4	Derecha	Ordinal	Entrada
16	P13	Numérico	2	0	Cree que la ley sobre el salario mínimo incrementa el desempleo	{1, Totalme...	Ninguno	4	Derecha	Ordinal	Entrada
17	P14	Numérico	2	0	Considera usted que los mototaxista deberían contar con un segu...	{1, Totalme...	Ninguno	4	Derecha	Ordinal	Entrada
18	P15	Numérico	2	0	Las horas de trabajo con su mototaxi le permite vivir cómodamente	{1, Totalme...	Ninguno	4	Derecha	Ordinal	Entrada
19	P16	Numérico	2	0	El tiempo que tarda en conseguir un trabajo estable afecta a su fa...	{1, Totalme...	Ninguno	4	Derecha	Ordinal	Entrada
20	P17	Numérico	2	0	Es necesario tener un nivel de preparación para trabajar con una ...	{1, Totalme...	Ninguno	4	Derecha	Ordinal	Entrada
21	P18	Numérico	2	0	Es necesario conocer las reglas de transito para manejar una mot...	{1, Totalme...	Ninguno	4	Derecha	Ordinal	Entrada
22	P19	Numérico	2	0	Considera usted que una mototaxi es generador de oportunidades ...	{1, Totalme...	Ninguno	4	Derecha	Ordinal	Entrada
23	P20	Numérico	2	0	Ha tenido ultimamente nuevas ofertas de trabajo	{1, Totalme...	Ninguno	4	Derecha	Ordinal	Entrada
24	P21	Numérico	2	0	Está de acuerdo con que se elabore programas de capacitación s...	{1, Totalme...	Ninguno	4	Derecha	Ordinal	Entrada

Vista de datos Vista de variables

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicoide ON 07:49 a.m. 07/12/2018

*MOTOTAXI.sav [ConjuntoDatos1] - IBM SPSS Statistics Editor de datos

Archivo Editar Ver Datos Transformar Analizar Marketing directo Gráficos Utilidades Ampliaciones Ventana Ayuda

1: Género

Visible: 40 de 40 variables

	Género	Edad	Instrucción	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	v1	v2	D1	D2	D3	D4	D5		
1	1	1	5	4	4	5	5	4	4	2	3	3	4	4	3	2	3	4	2	4	3	2	4	4	4	4	2	4	4	2	6	16	
2	1	3	2	5	5	5	5	2	4	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	26	23	
3	1	1	5	3	4	5	5	3	4	2	4	5	4	3	4	3	2	2	2	4	3	2	5	4	4	4	4	4	2	11	13	24	18
4	1	2	3	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	3	4	5	2	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	28	25	
5	1	2	3	4	5	5	5	5	4	1	5	5	3	5	5	5	5	5	4	5	5	1	5	5	5	5	5	5	5	5	28	19	
6	1	3	2	5	5	5	5	2	4	4	4	2	4	5	5	5	5	4	4	5	5	5	1	5	5	5	5	5	5	5	26	19	
7	1	3	3	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	4	1	1	3	5	5	5	1	5	5	5	5	5	5	5	5	29	25	
8	1	1	3	5	5	5	5	5	4	2	5	5	5	5	5	2	5	4	3	5	5	5	1	5	5	5	5	5	5	5	29	22	
9	1	3	3	5	5	5	5	5	4	5	5	5	2	2	5	5	5	5	4	4	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	29	19	
10	1	2	3	5	5	5	5	5	1	4	5	5	5	5	5	1	5	5	3	5	5	5	1	5	5	5	5	5	5	5	25	25	
11	1	2	2	5	5	5	5	5	2	1	5	5	1	4	3	4	4	4	4	5	5	4	3	5	5	5	5	5	5	5	5	27	16
12	1	2	3	1	5	1	5	1	4	1	5	3	5	4	1	1	5	5	3	4	5	4	3	5	5	5	5	5	5	5	5	17	18
13	1	2	3	3	5	4	4	2	4	5	5	5	4	4	4	1	4	2	4	5	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	22	23
14	1	2	3	4	4	4	4	2	4	2	4	5	5	4	4	2	4	2	5	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	20	20
15	1	2	3	4	5	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	2	2	4	4	4	4	4	5	5	4	4	4	4	4	4	23	20	
16	1	2	3	3	4	3	4	4	3	2	4	3	4	3	4	3	2	2	2	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	21	16
17	1	2	3	5	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	2	4	2	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	24	18	
18	1	2	5	5	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	2	3	4	2	3	4	2	4	4	4	4	4	4	4	25	18	
19	1	1	3	4	4	4	4	4	2	2	4	4	4	4	4	2	4	4	2	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	22	18	
20	1	2	3	1	4	2	4	2	4	5	4	3	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	2	4	2	4	4	4	4	4	17	20	
21	1	1	3	5	5	4	4	4	2	4	4	3	4	4	4	4	4	2	2	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	19	19	

Vista de datos Vista de variables

IBM SPSS Statistics Processor está listo Unicoide ON 06:29 a.m. 02/12/2018

Anexo IV

RELACIÓN DE LAS EMPRESAS DE MOTOTAXI

EMPRESA SHALOM J&A E.I.R.L

N°	N° padrón	N° placa	Propietario	Tarjeta	Marca
1	192	C7-7074	Huamán Venturo Elder V.	1001053901	Stilos
2	205	5108-9C	Mendoza Julca Magaly M.	1003504863	Raudo
3	211	5554-0B	Nieto Sifuentes Pedro	52986952	Stilos
4	284	B9-7153	Apasa Quispe Renee	53235516	Bajaj
5	239	6785-8C	Herrera Agurto Victor	51665525	
6	240	C5-8875	Cruz Oblea Jose Fernando	51666004	Motocosmo
7	230	9849-9C	Penadillo Meneses Anner	53242743	Stilos
8	247	7332-6C	Calero Javier Fernando	51665525	Bajaj
9	263	C5-7441	Espinoza Flores Lucila Martha	51524764	Fibrasa
10	279	9415-7B	Montalvo Jaimes Felipe	52935132	Raudo
11	296	C2-4209	Piñan Evangelista Sadio Julia	52439527	Sakimoto
12	367	A6-6186	Padilla Enriquez Wilder Erick	51982230	Stilos
13	368	A0-6372	Navarro Liendro Julio Emilio	51413071	Ranses
14	369	0238-2C	Prado Ortiz Deunicio	53035232	Sakimoto
15	373	2949-3C	Adan Santos Giraldo Rafael	53068374	Bajaj
16	374	9495-3D	Vara Mallqui Ananias Teodoro	53327205	Stilos
17	388	4446-4D	Solis Montes Abraham Gilberto	53338396	Bajaj
18	389	7936-3D	Huerto Castro Yolanda	53323758	Cuso
19	390	3050-4D	Cajaleon Huerto Rody Angel	53338354	Cuso
20	302	7108-0C	Agüero Abarca Carmen Rosa	53246009	Bajaj
21	315	3325-1D	Cruz Jaramillo Santos Leocadio	53262988	Stilos
22	340	B4-5669	Ferrer Ronquillo Rolando	52330671	Stilos
23	338	C5-2602	Cruz Jimenez Ivan Cesar	52477697	Cuso
24	408	3959-3B	Damian Vargas Santos Serapio	52824504	Stilos
25	421	3865-5A	De la Cruz Flores Crithian Rene	52627773	Cuso
26	431	A2-6493	Herrera Rodriguez Cristina	A3643311	Stilos
27	437	B8-6849	Tolentino Palma Aller Felix	51727229	Bajaj
28	468	7571-5B	Coras Herrera Pablo Anyelo Junior	52884349	Lam
29	473	2110-6D	Bautista Asencios Edilberto Samul	53375234	Bajaj
30	480	C7-4535	Espinoza Cruz Roger Martin	52512554	Sakimoto
31	483	B4-4544	Tiburcio Cajaleon Clis Angelo	52328013	Senly
32	487	6378-4C	Reyes Rojas Vilma Sharon	53099422	TTGM23
33	103	5651-7B	Palma Peña Kleison Carlos	51586222	Bajaj
34	496	5888-9A	Alvarado Huaman Venjamin	52728961	Cuso

Empresa EL ÁGUILA S.A.C.

N°	N° padrón	N° placa	Propietario	Tarjeta	Marca
1	193	C2-7238	Grados Torres Cristian A.	1002456576	Fenix
2	194	9846-9C	Jara Rodríguez Calixto	1003476759	Stilos
3	223	3600-1D	Parimango Alzamora Rosmery Mary	53263716	Stilos
4	233	B7-4272	Lindo Saenz Celestino Pepe	5236798	Stilos
5	243	NI-20694	Jaimes Espinoza Enrique	A3381844	Fenix
6	246	8366-0B	Tenorio Principe Orlando	53004021	Bayku
7	274	A9-6404	Leiva Diaz Jose Bernardo	23068109	Stilos
8	300	NG-74246	Salina Lopez Augurio Elegio	A2982355	Fibrasa
9	370	C3-2754	Veramendi Laos Gustavo Javier	24026	Lingonza
10	371	B0-6647	Jaimes Ramos Alfredo	32204251	Stilos
11	372	5321-3D	Pascual Montalvo Kiko Orlando	53318050	TTGM23
12	376	2531-3B	Salazar Ortiz Felix Junior	62524232	GM23
13	398	C3-4454	Medina Diaz Felipe	52453932	Raudo
14	418	7276-5B	Grados Azabache Jorge Humberto	51504515	Ranses
15	436	2703-0A	Lavado Huaytan Aurelio	52736186	Raudo
16	438	B5-9821	Cobeñas Valenzuela Fernando Alejandro	52142162	Raissa
17	104	9467-3A	Villanueva Regalado Rufini Silvio	52594478	Cuso-150
18	499	1583-1B	Romero Tadeo Abel Adrian	52768600	Lam

Empresa JIRETA E.I.R.L

N°	N° padrón	N° placa	Propietario	Tarjeta	Marca
1	195	C4-7802	Velarde Sánchez Noé E.	1001053901	Bajaj
2	196	2380-2B	Ramírez Ayala Pedro	1002371069	Sakimoto
3	197	7300-3C	Ortiz Cáceres Lizet V.	1002319765	Bajaj
4	198	8557-1B	Velarde Sánchez Noé E.	1002345185	Bajaj
5	199	C7-2793	Silva Azaña Elidía R.	1002823664	GLM
6	200	6787-4S	Velarde Sánchez Noé E.	1000026925	Bajaj
7	201	9602-1A	Huaney Jamanca Nilcer E.	1001674958	Stilos
8	202	A6-6898	Chero Valverde Cristian A.	1003394393	Stilos

9	203	0034-3B	Zamudio Silva Leonel	1002420495	Raudo
10	204	6959-3O	Blas Gómez Noemí	1003101653	TTGM 23
11	225	6659-9B	Huarac Reyes Jaramillo Erneston	52989487	Stilos
12	226	5897-5B	Huarac Reyes Pedro Marcelo	52879936	Stilos
13	227	3254-5B	Bonifacio Polinario Indilicio Rodrigo	52873207	Lam
14	231	3600-8C	Bravo Romero Brandon Alexis	53189455	Stilos
15	236	B6-8969	Palacio Salas Jorge Eugenio	52153866	Fibrasa
16	241	A6-9305	Pantoja Campos Julio Guillermo	51994990	Stilos
17	248	4495-7C	Riquelme Martinez Gustavo Vicente	52167551	Sakimoto
18	272	9253-4C	Sosa Ramos Milagros Catalina	53242731	Raudo
19	281	A4-7716	Huarac Reyes Pedro Marcelo	51932294	Stilos
20	313	B0-8196	Espinoza Garay Noel Saul	52210312	Stilos
21	330	6674-2C	Morales Rodriguez Irma Violeta	53052472	TTGM23
22	336	7521-2D	Vaez Peña Marcellina Cleofe	53298839	Raudo
23	343	6685-2C	Navarro Liendro Manuel Alejandro	53052503	Stilos
24	377	8335-3D	Nieto Hinostroza Yon David	53324562	Stilos
25	422	B6-8975	Palacios Requelme Jorge Luis	52153871	Fibrasa
26	425	8909-3D	Fabian Soto Alan M.	53325935	Cuso
27	464	8110-5D	Nieto Ocaña Marlene Mariluz	53360207	Bajaj
28	496	3303-0B	Perez Carhuajulca Anabel Cinthia	52981494	Bajaj

Empresa LEON DE JUDA D&D E.I.R.L

N°	N° padrón	N° placa	Propietario	Tarjeta	Marca
1	206	6785-8C	Herrera Agurto Victor	1003370780	TTGM 23
2	207	4259-3B	Vega Tuya Gina Mirella	1002448401	Raissa
3	208	9148-2B	Rojas Timba Roy Ronald	1002418240	Raudo
4	209	B9-7153	Apaza Quispe Renee	1001634659	Bajaj
5	216	NI-14880	Olivera Baltazar Cecilia Alejandrina	A3333050	Motocosmo
6	220	4071-1D	Huaman Chirito Deivy Flamir	53264849	Bajaj
7	221	NG-98163	Chavez Solorzano Marcos Antonio	A3248857	Fenix
8	270	5673-5A	Malaga Reynoso Wilson Alex	A2982355	Stilos
9	275	2828-5B	Sanchez Falcon Javier Kueller	52372043	Raudo
10	282	B4-9015	Acuña Roque Celso Agripino	52123820	Stilo
11	283	NI-29944	Pimentel Quiñones Victor Moises	A3520147	Stilos

12	286	2825-1D	Cadillo Oroya Hector Salinas	53261878	Stilos
13	287	3325-1D	Cruz Jaramillo Santos Leocadio	53252988	Stilos
14	213	9631-2B	Rojas Nacion Juan Manuel	52814400	Raudo
15	229	4881-1D	Calero Javier Victor Luis	53266895	Stilos
16	289	1703-8C	Flores Gonzales Rusbel Ronald	53184950	Stilos
17	293	2873-7B	Lopez Geronimo Lauriel Marcela	52919589	Cuso
18	298	6259-3B	Romero Dolores Magno	52829917	Stilos
19	306	7062-0A	Chavez Morales Juvenal Artemio	52757140	Stilos
20	314	A3-8898	Herrera Rodriguez Carmen	258622	Stilos
21	329	3375-1A	Cipriano Uzuriaga Fidel Aniceto	17722375	Cuso
22	318	9769-2D	Gomez Avalos Fredy Mirco	53304480	Tusking
23	317	3987-9C	Rojas Andrade Camilo Lelis	56218808	ITGM23
24	335	2006-3D	Hualancho Trinidad David Enrique	53309979	Stilos
25	333	3399-7 A	Chavez Morales Carlos Raul	52674552	Cuso
26	360	1131-AC	Colcas Montes Mauricio Alex	53087318	TTGM23
27	341	2338-9C	Cardenas Peña Anibal Sergio	53209787	Stilos
28	339	MG- 91337	Melendez Ruiz Conejo Julio Cesar	A2047407	JJK
29	337	A6-6795	Ramirez Cadena Edwin Fredy	51984897	Stilos
30	349	7378-3S	Solis Ortiz Asuncion	60626673	Bajaj
31	355	2415-3C	Julca Chavez Avelino Lorenzo	53067086	TTGM23
32	350	C2-9532	Rojas Hilario Benita Marcelina	52245146	Snsshen
33	362	B9-8295	Mellizo Tarazona Julio Esteban	51422352	Lingonza
34	363	3340-9C	Medrano Olortegui Alejandro Juvenal	53212042	Sakimoto
35	375	A0-6241	Sebastian Vaca Ruben	52045711	Stios
36	378	C2-5313	Abelino Gormaz Julio	52441947	Stilos
37	391	4934-3D	Bartolo Trinidad Manuel Miranda	53317053	Stilos
38	407	5473-2C	Ibarra Montes Miguelina Asunta	53049236	Bajaj
39	399	4011-4D	Paredes Antunez Esperanza	53337470	Raudo
40	396	B9-8272	Jaimes Esquivel Alejo	52194261	Stilos
41	424	6408-5D	Ramirez Espiritu Oriol Orlando	53365644	Raudo
42	426	1213-6A	Bautista Asencios Alejandro Roberto	52645252	Stilos
43	429	B7-2590	Gamarra Vargas Olga	52364296	Stilos
44	432	8368-0B	Usuriaga Rosales Angel	53004023	Stilos
45	433	2583-5D	Ortiz Espinoza Jorge Luis	53357186	Bajaj
46	434	A5-9592	Amado Garay Ananias	51135973	Bajaj

47	435	B6-7830	Chirito Villarreal Marcelino	54359392	Stilos
48	444	A7-8263	Huerta Haro Carlos Estanislao	31434233	Ramses
49	446	6800-9C	Fermin Marcos Juan Antonio	53234792	Raudo
50	447	5216-5D	Ramos Vega Gladis Maria	53362838	Bajaj
51	448	7938-8 A	Rojas Reyes Tobias Edwuin	52710886	Raudo
52	460	C7-3369	Carlos Tacuche Gidel	51372350	Bajaj
53	461	NI-17242	De la Cruz Paredes Richar Jesus	51720324	Sugoy
54	462	3661-6D	Canales Quiñones Erick Omar	53381890	Stilos
55	467	0613-5D	Haro Duran Victoria Ceferina	52866478	Cuso
56	469	C7-9330	Carlos Tacuche Fidel	52520269	Stilos
57	470	C1-7871	Chavez Silva Ruben	50025957	Bajaj
58	471	B6-4340	Tomoteo Meza Ananias	52335343	Stilos
59	475	8703-4B	Manrique Trujillo Ricardo Victor	52861528	Raudo
60	476	9115-5D	Ortiz Caceres Lino Andres	52371613	Bajaj
61	477	3716-6D	Jara Rodriguez Calixto	52382009	Stilos
62	481	B7-9352	Espinoza Salvador Leonel Linder	51171553	Bajaj
63	484	5482-4D	Huanes Gonzales Roel Cesar	53340681	Bajaj
64	485	4834-0C	Reyes Achuc Marcelina Yovana	33230147	Bajaj
65	493	1966-5D	Ayala Diaz Narciso	53355843	Bajaj
66	494	8779-6D	Mautino Culla Eladio Lissandro	53393986	Raudo
67	495	B1-9231	Benigno Salinas Marco Antonio	52077701	Stilos
68	497	0467-8C	Inga Aira Gavina Maribel	53181766	TTGM23
69	498	A5-7338	Gamarra Palcion Pedro Clestino	51572053	Stilos 125

Empresa LINCOL ESPINOZA S.A.C.

N°	N° padrón	N° placa	Propietario	Tarjeta	Marca
1	210	9614-9B	Dominguez Hurtado Marcial	1002913927	Stilos
2	212	7832-0C	Jimenez Luen Wilian Juan	53247048	TTGM23
3	215	A9-9221	Soto Miraval Elimelec	52041903	Bajaj
4	264	C5-1337	Orihuela Andres Moises Abel	52993968	Bajaj
5	265	8026-1D	Gonzales Cahuaza Antoni Manuel	53085253	Stilos
6	266	9369-6C	Mejia Leon William Joselito	52439527	Stilos
7	269	C4-6747	Geronimo Mendoza Joel	K0252988	Stilos
8	271	B9-4414	Rios Urbizagastegui Gabriel	52886836	Stilos
9	273	A5-7933	Rivera Tejada Wenceslao	A3643404	Stilos

10	276		Poma Manrique Emigdio Macario	53275379	Stilos
11	278	4805-4A	Torres Rojas Luis Alberto	52606852	Stilos
12	290	4189-6C	Obregon Cruz Jhon	53142440	Raudo
13	291	2379-8B	Oyola Lopez Antonio	52941987	Cuso
14	316	NG-21274	Bazan Bravo Frans Edson	A1173476	Lingonsa
15	325	6540-8B	Inca Huanca Rufino Walter	52951056	Stilos
16	327	A2-6750	Cipriano Uzuriaga Fidel Aniceto	A36643362	Vilmens
17	357	4872-1A	Cano Lopez Elmer Andres	52538109	Cuso
18	359	B8-0146	Orihuela Andres Efrain	51621288	VM-125
19	381	C6-9275	Paucar Huerta Roberto Pedro	52311761	Stilos
20	382	0617-9 A	Ostos Sifuentes Diego Alfredo	52716868	Stilos
21	384	0386-4D	Isidro Huerta Samir Abel	53328920	Bajaj
22	410	4626-0A	Huerta Cruz Hermelinda	52740646	Raudo
23	427	C5-8070	Veramendi Trinidad Gabriel Estanislao	52289878	Stilos
24	428	0804-7B	Bazan Jaime Edwin E.	52314381	Vilmens
25	430	B9-8264	Ortis Alvarado Rolando	52194250	Stilos
26	442	3175-2D	Paulino Aquino Aquiles	53288070	Stilos
27	458	C2-9785	Soto Miraval Elimelec	52245971	Fenix
28	486	MG-57027	Rojas Zevallos Maribel Luz	A1777478	VFM

Empresa EL TROTADOR HUAURINO

N°	N° padrón	N° placa	Propietario	Tarjeta	Marca
1	214	5640-9A	Laurante Nuñez Gilberto Wilfredo	52728429	Raudo
2	217	C6-9450	Cordova Caqui Oswaldo Wilfredo	52312720	Fenix
3	222	1654-8B	Rojas Leon Assler Hovanny	52940257	Raudo
4	224	A7-7116	Principe Velasquez Jhunior Harold	52002133	Stilos
5	232	6460-2A	Navarro Ramos Sonia	52564837	Cuso
6	237	B4-6704	Flores Guzman Jesus Maria	51574853	Lam
7	294	8654-9B	Valverde Lopez Luz Elena	52993968	Raudo
8	312	5416-2D	Espinoza Espinoza Eduardo Alexis	53293574	Cuso
9	356	8105-0B	Rojas Celi Marcelino	530003454	TTGM23
10	361	1525-3B	Marquez Chunga Juan Manuel	52818841	Bajaj
11	365	9595-0B	Rojas Leon Assler Hovanny	53006545	Cuso
12	385	2625-8B	Zerpa Vega Julio Alberto	52942581	Bajaj

13	397	B8-4480	Flores Guzman Jesus Maria	52382221	Senly motors
14	439	N0-8064	Blas Cotrina Manuel	A1173547	Honda
15	421	3865-5A	De la Cruz Flores Cristhian Rener	52627773	Cuso

Empresa EL BALCON S.A.C.

N°	N° padrón	N° placa	Propietario	Tarjeta	Marca
1	218	0851-0C	Churampi Carlos Abel Carlos	53220785	TTGM23
2	234	B8-5014	Valerio Mendoza Eusebio Daniel	52383368	Fenix
3	244	7727-1A	Pio Basilio Dionisio	52544709	Cuso
4	342	B9-6181	Espinoza Malca Nildo Rafael	52186711	Fenix
5	346	C1-6320	Abarca Alcoser Alejandro Vicente	52216400	Stilos
6	347	3025-1B	Choque Villanueva Tiburcio Alejandro	52772842	Raudo
7	351	0277-2C	Villanueva Berrospi Abner Rosando	53035323	TTGM23
8	353	B5-6581	Solis Ortiz Asuncion	51655863	Linconsa
9	364	6263-2B	Palomino Timba Gady Florencia	52805981	Stilos
10	419	3256-1B	Melendez Ruiz Conejo Julio	52773495	Bajaj
11	80	NG-80457	Bruno Mejia Teobaldo Teofilo	A3062566	Fenix
12	459	4524-8C	Rivera Olivo Roberto Carlos	53191485	Raudo
13	474	9141-8A	Aguilar Bravo Jorge Luis	52713511	Lam
14	479	4894-1B	Sifuentes Espinoza Eliceo Luis	52778186	Lam
15	90	9410-3A	Firma Sierra Augusto	52594375	Cuso
16	100	0847-6C	Calero Fernandez Maria Victoria	53135603	TTGM 23
17	101	1350-6C	Calero Fernandez Maria Victoria	93135603	TTGM 23
18	491	2955-3A	Choque Villanueva Tiburcio Alejandro	52580183	Stilos
19	55	8753-9A	Huaman Vergara German Domingo	52751269	Raudo

Empresa JAIRO S.R.L

N°	N° padrón	N° placa	Propietario	Tarjeta	Marca
----	-----------	----------	-------------	---------	-------

1	228	B0-6772	Cubas Carranza Ubidelmo	52204801	Fenix
2	238	A5-9839	Alor Rodriguez Jaime Ruben	51980864	Lingonsa
3	249	8599-2C	Quispe Romero Adrian Luis	53059704	TTGM23
4	277	1122-5A	Sanchez Ceferino Cristhian	52621053	Stilos
5	303	9840-9C	Salazar Gonzales Jorge Wilder	53242731	Stilos
6	366	A1-7308	Romero Peña Manuel Cirilo	A3592745	Stilos
7	489	3127-4C	Alvarado Trujillo Marilu Delia	51233900	Bajaj

Empresa LOS VERDES

N°	N° padrón	N° placa	Propietario	Tarjeta	Marca
1	245	B0-2279	Flores Sanchez Alex Alfredo	52405505	Stilos
2	280	B0-7158	Muñoz Ortiz Norma	52206485	Stilos
3	288	7882-1B	Rivera Ramirez Orlando	52785509	Lam
4	297	5880-7A	Salvador Leon Fidel Hernan	52228591	Inimages
5	299	NC-63289	Rodriguez Hidalgo Carlos Enrique	K0252988	Sumoto
6	308	B1-9675	Laurante Corpus Santa Olinda	52079711	Sakimoto
7	309	C5-2715	Carbajal Verde Feliciano	52477987	Senly
8	310	1694-6A	Alanoca Rojas Jose Luis	52646495	Argos
9	334	A8-9827	Rodriguez Hidalgo Justino Alberto	51686381	Lingonsa
10	395	8435-4B	Salvador Estupiñan Jimmy Richard	52360632	Cuso
11	402	2869-4D	Cristobal Anderson Samuel	53334972	Raudo
12	463	7606-1C	Rucana Vega Gustavo Arturo	53026922	Lam
13	492	C5-0075	Vega Santilla Laura	52471930	Stilos

Empresa GENERACION SAN MARTIN

N°	N° padrón	N° placa	Propietario	Tarjeta	Marca
1	252	9653-1A	Bruno Mejia Bernabe Teodoro	52549182	Stilos
2	268	7603-8A	Huamantupa Ayma Guilllermo	52829917	Raudo
3	326	0631-5C	Pereyra Murayari Roy	53109662	Sakimoto
4	328	3300-8A	Ramirez Guardia Faustino Careka	32699408	Raudo
5	416	8929-0A	Andres Tolentino Luis Guillermo	51230513	Gaveso
6	455	9352-C7	Ortis Sifuentes Esteban	52161638	Stilos
7	456	9924-6C	Jaimes Inga Alam Anibal	53156752	Stilos

Empresa LOS ANGELES DE HUMAYA

N°	N° padrón	N° placa	Propietario	Tarjeta	Marca
1	254	B8-4827	Migo Chinchay Alex	52935132	Honda
2	255	C1-7674	Yovera Sosa Anibal Rufino	52539964	Arcen
3	256	NG-18421	Bernal Jara Jose Luis	52474164	Lifan
4	257	C4-9323	Palacio Rojas Manuel Teodorico	52785509	RTM
5	258	1022-7C	Mandare Tardillo Asterio Lorenzo	53184950	Motos
6	259	1520-9B	Quiñonez Gregorio Deybi	53142440	Stilos
7	260	8078-6C	Mejia Santiago Fernando Ezequiel	52941987	Lifan
8	261	3637-4C	Raime Yman Raul Jose	52997862	Motos
9	262	B3-8052	Salinas Carrera Juan Carlos	52919589	Zongshe n

Empresa MILAGRITOS E.I.R.L

N°	N° padrón	N° placa	Propietario	Tarjeta	Marca
1	267	NG-54238	Huarachi Baez Lucia	52228591	Lingonza
2	304	A1-9404	Fernandez Vidal Raul	A3643404	Stilos
3	305	2840-3C	Vidal Fernandez Manuel Virgilio	23068109	Sakimoto
4	394	9411-1A	Palacios Sandoval Mili Yanina	52548683	Stilos
5	472	B7-7574	Lopez Navarro Walter	A1403389 8	Bajaj

Empresa FALCON & GARCIA

N°	N° padrón	N° placa	Propietario	Tarjeta	Marca
1	219	C4-8262	Chavez Vera Alejandro	52272390	Bajaj
2	235	NG-43434	Montes Dominguez Cesar	A2608499	Ramses
3	242	7039-9C	Aguirre Valentin Yosep Donaciano	53235516	Raudo
4	251	3318-0A	Camones Caqui Franklin Ronel	52737556	Raudo
5	253	2266-8B	Apolinario Bonifacio Luis Toribio	52941712	Stilos
6	285	5642-1A	Zambrano Aguirre Yeffer Limber	52539964	Sakimoto
7	250	C5-1119	Oerez Sipan Katherin Johana	52474164	Stilos
8	292	9971-9B	Leon Reymundo Daniel	52997862	Lam
9	295	0230-4C	Cruz Barreto Juanito	53085253	TTGM2 3
10	301	8701-5B	Piñan Evangelista Abner	52886836	Stilos
11	307	MCQ-18035	Huerta Espinoza Matilde Raymunda	17265	Hurtado

12	311	B5-2162	Chavez Morales Juvenal Artemio	52336386	Stilos
13	324	NG-14105	Roque Meza Prudencio Eusebio	51399449	Zongshe n
14	331	5226-5A	Chavez Morales Walter	A2163286	Cuso
15	332	9935-2D	Jara Rodriguez Calixto	53304808	Stilos
16	348	A7-6222	Atero Varillas Andy Fray	51998561	Stilos
17	352	3081-2B	Poma Manrique Emigdio Macario	52798857	Stilos
18	354	2633-7B	Ugarte Ramirez Antonio	52918964	Cuso
19	358	4344-3D	Ramirez Espinoza Jhon Cristian	53315622	Raudo
20	383	8010-2D	Martinez Pilco Edmundo Roldan	53300091	Raudo
21	386	6628-0C	Chugden Guayac Jose Fredesvindo	53244930	Raudo
22	393	31733-A	Blas Medina Joel Eliazar	51422352	Stilos
23	411	1036-5D	Ortiz Aguilar Edil Jhonan	53353901	Stilos
24	440	4403-5D	Garcia Tucto Doris	53361309	Bajaj
25	441	0531-5D	Torres Hoces Janet Celinda	53352723	Raisa
26	443	NG-52034	Garcia Olortegui Florencio	A2724307	Stilos
27	466	9308-5D	Montes Rimac Moises Pedro	53372097	Stilos
28	478	4480-6D	Jara Rodriguez Calixto	53383587	Stilos
29	482	4881-0B	Piñan Evangelista Abner	52985195	Stilos
30	488	7116-1D	Chugden Guayac Jose Fredesvindo	53273249	Raudo
31	490	B8-8756	Zubieta Romero Edvin Medelio	51476957	Motocar k
32	500	7975-6D	Penadillo Estrada Daniel Gustavo	53392001	Stilos

Empresa MIXTA ERIMAF

N°	N° padrón	N° placa	Propietario	Tarjeta	Marca
1	392	B1-8384	Auqui Villanueva Rebeca Raquel	52073552	Stilos
2	417	1887-2D	Medina Rojas Luis	53284963	Raudo