



VICERRECTORADO ACADÉMICO

ESCUELA DE POSGRADO

TESIS

**“EL PEAJE CORCONA Y EL DERECHO AL LIBRE TRANSITO EN LA
PROVINCIA DE HUAROCHIRI”**

PRESENTADO POR:

RUBEN WALTER GARCÍA DE LA CRUZ

**PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO EN DERECHO
CONSTITUCIONAL Y DERECHOS HUMANOS**

HUANCAYO - PERÚ

2021



VICERRECTORADO ACADÉMICO

ESCUELA DE POSGRADO

TESIS

**“EL PEAJE CORCONA Y EL DERECHO AL LIBRE TRANSITO EN LA
PROVINCIA DE HUAROCHIRI”**

LINEA DE INVESTIGACIÓN

“DERECHO CONSTITUCIONAL Y DERECHOS HUMANOS”

ASESORA

Dra. MIRIAM ROSARIO CÓRDOVA MAYO

DEDICATORIA:

A todos los estudiantes del país, porque merecen una educación de
calidad.

García De La Cruz Rubén Walter.

AGRADECIMIENTO:

Al Dra. Córdova Mayo Miriam Rosario, asesora de esta labor investigativa por su denodado esfuerzo en el apoyo de la concretización de este reto investigativo.

A los pobladores del distrito de Santa Cruz de Cocachacra, provincia de Huarochirí que participaron en la investigación.

A los docentes de la Universidad Alas Peruanas de la Escuela de Post Grado de la Facultad de Derecho

A mis familiares quienes siempre supieron alentarme para concluir con la investigación.

A mis compañeros de estudio quienes alentaron el proceso de investigación.

RECONOCIMIENTO

A la Dra. Córdova Mayo Miriam Rosario, asesora de la investigación, quien me brindó su apoyo constante en el desarrollo del estudio, gracias a sus sabias palabras y sugerencias que fueron un gran aporte para la culminación del trabajo.

A cada uno de mis familiares, padre, madre, hermanos, quienes fueron y aun son mi motivación para la continuación y culminación del trabajo, gracias a su apoyo moral y económico.

INDICE

CARÁTULA	1
HOJA DE INFORMACIÓN BÁSICA	2
DEDICATORIA	3
AGRADECIMIENTOS	4
RECONOCIMIENTO	5
INDICE	6
RESUMEN	9
ABSTRACT	10
INTRODUCCIÓN	11
CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	14
1.1 DESCRIPCIÓN DE LA REALIDAD PROBLEMÁTICA	14
1.2. DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	16
1.2.1. DELIMITACIÓN ESPACIAL	16
1.2.2. DELIMITACIÓN SOCIAL	16
1.2.3. DELIMITACIÓN TEMPORAL	16
1.2.3. DELIMITACIÓN CONCEPTUAL	16
1.3. PROBLEMAS DE INVESTIGACIÓN	16
1.3.1. PROBLEMA PRINCIPAL	16
1.3.2. PROBLEMAS ESPECÍFICOS	16
1.4 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	17
1.4.1. OBJETIVOS GENERAL	17
1.4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	17
1.5 JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INVESTIGACIÓN	17
1.5.1 JUSTIFICACIÓN	17
1.5.2. IMPORTANCIA	17
1.6. FACTIBILIDAD DE LA INVESTIGACIÓN	18
1.7. LIMITACIONES DEL ESTUDIO	19
CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO O CONCEPTUAL	20
2.1 ANTECEDENTES DEL PROBLEMA	20

2.2 BASES TEÓRICAS O CIENTÍFICAS	46
2.3 DEFINICIÓN DE TÉRMINOS BÁSICOS	47
CAPÍTULO III SISTEMA DE HIPÓTESIS	49
3.1 VARIABLE / CATEGORIAS	49
3.2 DIMENSIONES (INDICADORES)	49
3.3 CUADRO DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	50
CAPÍTULO IV: METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	51
4.1 TIPO Y NIVEL DE INVESTIGACIÓN	51
4.1.1 Tipo de investigación	51
4.1.2 Nivel de investigación	51
4.2. MÉTODOS Y DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	51
3.2.1 Métodos de la investigación	51
3.2.2. Diseño de la investigación	51
4.3 POBLACIÓN Y MUESTRA DE LA INVESTIGACIÓN	52
4.3.1. Población	52
4.3.2. Muestra	52
4.4 TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS	52
4.4.1. Técnicas	52
4.4.2 Instrumentos	53
4.4.3. Validez y confiabilidad	53
4.4.4. Procesamiento y análisis de datos	53
4.4.5. Ética en la investigación	53
CAPÍTULO V: RESULTADOS	54
5.1. RESULTADOS	54
CAPÍTULO VI DISCUSIÓN DE RESULTADOS	75
6.1.1. Hipótesis específica N° 1	75
6.1.2. Hipótesis específica N° 2	77
6.1.3. Hipótesis General	78
CONCLUSIÓN	80

RECOMENDACIÓN	81
REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA	82
ANEXOS	84

RESUMEN

El siguiente estudio se realiza con la finalidad de determinar cómo el cobro de peaje afecta en el derecho a la libertad de transitar de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí, puesto que se evidencia que los pobladores son vulnerados respecto a su derecho de libre tránsito, afectando económica y socialmente a la población.

La metodología de investigación, va según el tipo de investigación es básico, el nivel es descriptivo, método deductivo y el diseño es no experimental. El grupo poblacional lo conforman 43 pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochiri, quienes se encuentran inmersos en la problemática. La obtención de información se realizó mediante la utilización de la técnica de encuesta y la aplicación de cuestionario.

Los resultados conseguidos fueron que el 58% asevera que el cobro de peajes nunca beneficia a la población, 58 % refiere que el cobro del peaje vulnera el derecho de libertad e igualdad, 93% asevera que no tiene conocimiento sobre a que es destinado el cobro de peaje, 58% asevera que el costo del peaje no es retribuido adecuadamente con el mejoramiento vial o de carreteras en Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la provincia de Huarochirí. De esto el 81 % asegura que se debe acceder a un transporte libre y seguro, 60% asegura que en el lugar donde se cobra peaje existen accidentes de tránsito.

Por lo que se llegó a la conclusión de que se afecta de manera directa y significativa en el derecho al libre tránsito de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí, ya que se afecta el viaje por el territorio nacional y en traslado de la residencia al lugar de trabajo.

Palabras claves: peaje, libre tránsito, territorio nacional, residencia.

ABSTRACT

The following study is realized in order to determine how toll collection affects the right to free movement of the populations of the district of Santa Cruz de Cocachacra, province of Huarochirí, since it is clear that the residents are violated in terms of the right of free transit, economically and socially affecting the population.

The research methodology, according to the type of investigation is basic, descriptive level, deductive method and non-experimental design. The population is made up of 43 residents of the district of Santa Cruz de Cocachacra, province of Huarochirí, who are immersed in the problem. Information was obtained through the use of the survey technique and the application of a questionnaire.

The results obtained were that 58% assert that the collection of tolls never benefits the population, 58% refers that the collection of the toll violates the right to freedom and equality, 93% asserts that they have no knowledge about what the collection is intended for. Of toll, 58% assert that the cost of the toll is not adequately compensated with the improvement of roads or highways in Santa Cruz de Cocachacra, province of Huarochirí. Therefore, 81% assure that free and safe transportation must be accessed, 60% assure that in the place where tolls are charged there are traffic accidents.

Therefore, it was concluded that the right to free movement of the inhabitants of the district of Santa Cruz de Cocachacra, province of Huarochirí, is affected directly and significantly, since travel through the national territory and in transfer from residence to workplace.

Keywords: toll, free transit, national territory, residence.

INTRODUCCIÓN

El peaje es el pago que se realiza para alcanzar el derecho de circular por una vía, antiguamente lo nominaban portazgo y era el precio que se llegaba a pagar como exigencia para pasar por determinada zona limítrofe de dos áreas territoriales o para transitar mediante un puente.

En un lenguaje más global la terminología del peaje corresponde a la tasa o coste que se cobra a un vehículo de circulación tanto terrestre, fluvial o marítimo en forma de derecho de tránsito para el uso de la infraestructura perteneciente las distintas vías de comunicación, un ejemplo para ilustrar, a los vehículos de tal forma que puedan transitar por una pista o vía expresa, o a los barcos para cruzar por un canal de navegación marítima o una hidrovía. En la mayoría de casos, las vías o rutas marítimas sujetas a peaje permiten a quienes hagan uso de este medio lograr acortar el viaje y disminuir los gastos de operación, respecto a la circulación por vías o trayectos alternativos que son libres de peaje.

Sin embargo, esto vulnera uno de los derechos como es el de libre tránsito, que no es un derecho secundario como parecieran creer algunos. No hay otra explicación para que en el contrato de concesión se haya omitido su preservación y respeto, olvidando que al respecto el libre tránsito no solo incluye el tema del desplazamiento y movilidad de las personas de lugar a lugar, sino que también incluye el ejercicio de otros derechos del individuo, entre estos derechos por mencionar algunos son: a la salud, a la alimentación, acceso al trabajo y al descanso .

Se olvida también que, al respecto el Tribunal Constitucional ha mencionado que este derecho es completamente ejercido en el libre uso de las vías tanto públicas como privadas de uso peatonal y vehicular, lo que en modo alguno quiere decir que las rutas no se puedan concesionar y que no se cobre un peaje, sino que no se puede limitar irracionalmente o eliminar este derecho.

Como ya se dijo, si bien los contratos están protegidos por la Constitución, estos no pueden contravenir derechos fundamentales. Esto ha sido sancionado expresamente por el TC no como una simple afirmación de dicho tribunal, sino como aplicación directa de un mandato expreso de la propia Constitución que enfáticamente señala la inadmisibilidad del abuso del derecho (art. 103).

Puntualizando en ello es que se realizó el estudio, el cual ara su comprensión está dividido en cuatro capítulos.

Respecto al capítulo primero, en este se expone el planteamiento del problema en el cual se dan las razones de por qué se determinó asumir dicha labor investigativa, se presenta información estadísticos e investigaciones realizadas referente al tema, luego se informa del problema general investigativo: ¿Cómo el cobro de peaje afecta en el derecho al tránsito de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, provincia de Huarochirí? Como objetivo general de la investigación se tiene: Determinar cómo el cobro de peaje afecta en el derecho al libre tránsito de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí, y siendo los objetivos específicos:

- Determinar cómo el cobro de peaje afecta en el viaje por el territorio nacional de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí.
- Determinar cómo el cobro de peaje afecta al traslado de la residencia al lugar de trabajo de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí.

Respecto al segundo apartado, en este se describe el marco teórico, y en este se presentan los antecedentes del estudio asociados a esta labor investigativa. Asimismo, se presenta las bases teóricas citando autores, por otro lado, forma parte de este capítulo lo referido al marco conceptual, campo investigativo atareado en definir los términos básicos considerados en el sustento del desarrollo de esta investigación, como parte final de este capítulo se postula la hipótesis general: El cobro de peaje afecta de manera directa y significativa al l derecho al libre tránsito de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, provincia de Huarochirí, ya que se afecta el viaje por el territorio nacional, trasladarse de la residencia al lugar de trabajo. Teniendo en cuenta la hipótesis específica:

- El cobro de peaje afecta de manera directa y significativa en el viaje por el

territorio nacional de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochiri.

- El cobro de peaje afecta de manera directa y significativa al traslado de la residencia al lugar de trabajo de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, provincia de Huarochirí.

Respecto al capítulo tercero, se expone lo referido a la Metodología investigativa, en la cual se hace saber respecto a quiénes está dirigida investigación; la cual comprende a 43 pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí. El tipo de investigación es básico, de nivel descriptiva, dado que busca desarrollar una descripción de las situaciones, fenómenos y contextos; como método de para esta labor investigativa se utilizó el método Científico Deductivo. Como parte final de este apartado se mencionan las técnicas e instrumento de investigaciones aplicadas; como muestra, el cuestionario.

En el Cuarto Capítulo, se presenta logros que se alcanzó obtener mediante la aplicación de encuestas, cuya data se analizó mediante un determinado programa estadístico para que como paso final puedan ser agrupados y presentadas en esta labor investigativa. A continuación, se expuso la discusión de resultados, aspecto investigativo encargado de contrastar la hipótesis con los antecedentes expuestos en esta investigación, teorías y testimonios.

Como aspecto final de esta labor investigativa se exponen las conclusiones, referencias y los anexos ,que como prueba indiscutible, otorgan veracidad al trabajo de investigación realizado.

El tesista

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción de la realidad problemática

El derecho al libre tránsito de millones de personas y en especial a los ciudadanos que tienen que circular diariamente por una ruta determinada para desarrollar sus actividades laborales y retornar a sus domicilios se afecta por el peaje en la carretera y la ausencia de una vía alterna. Es por esta razón que se atenta contra los derechos de los usuarios a la luz del Código del Consumidor, de la norma sectorial y también de los mismos contratos de concesión.

Es preciso hacer hincapié respecto a la labor de INDECOPI institución que en cumplimiento de sus funciones ha sancionado estos procedimientos en los diversos aspectos vinculados a la labor económica, sean estos en asuntos de financiamiento, de seguros, tarjetas de crédito, de índole inmobiliario, educativo y otros, constituyendo en repetida jurisprudencia que el INDEBIDO COBRO se establece cuando el proveedor cobra al consumidor una cantidad no autorizada de acuerdo a ley, por contrato o disposición manifiesta.

Cobros no debidos, el artículo 1. numeral 1.0 literal c) del Código, precisa que los usuarios llegan a tener el amparo de sus utilidades económicas y en específico, frente al abuso de las cláusulas, procedimientos de comercio coercitivo, cualquier otra acción semejante, así como la información sesgadamente errática respecto a productos y servicios que acuerdan en el comercio.

Algunas empresas encargadas del cobro de peaje utilizan procedimientos arbitrarios de cobranza, la metodología abusiva de cobranza se convierte en un procedimiento perverso y deshonesto en la pretensión de que un proveedor se haga de una acreencia, en razón a eso es, que nuestras normativas tienen proscritos a estos tipos de procedimientos, no llegando a ser restrictivo los casos de los variados

procedimientos catalogados como abusivos de cobranza expuestos en el Código de defensa del consumidor.

En lo estipulado según el código, artículo 1.0 61 se precisa el rechazo a la práctica de procedimientos abusivos en cobro lo que afecta a la distinción del consumidor, privacidad de su hogar, espacio de trabajo y su imagen ante terceros que no tienen intervención en la relación de consumo, esto en correspondencia con el artículo 1 ° numeral 1 literal e), que menciona como derecho del usuario estar exento de procedimientos abusivos de cobranza, en amparo de la protección de sus derechos económicos.

En el marco de esta línea, asumo en particular que la empresa concesionaria LAMSAC está trastocando los artículos referidos anteriormente, el motivo de lo expuesto se basa en lo siguiente: Frente al reciente aumento respecto al pago de los peajes de *SI* 0.40 céntimos, como era de esperarse, hay usuarios que son reacios respecto al pago del aquel incremento; es decir, sobre el pago de *SI* 5.10 soles, determinando pagar solamente *SI* 5 .30 soles. Ante este hecho LAMSAC activa el SONAR DE UNA ALARMA que llega a ser escuchada por todos los demás vehículos, así como por quienes se están en las filas de las demás casetas, esto es por todos aquellos que se ven en la necesidad de usar el peaje.

Ahora bien, sobre lo expuesto, la finalidad de activar el sonido de la sirena apunta a que los otros sujetos que están esperando en el peaje logren identificar al sujeto que no llegó a pagar el indebido incremento, menoscabando de esta manera la honorabilidad de aquel usuario bajo la exposición a una vergüenza social premeditada.

Es patente la ausencia de idoneidad respecto a la recaudación de peajes, El artículo N .° 18 del Código del Consumidor refiere que la idoneidad es entendida como la correspondencia entre lo ,que el usuario realmente recibió lo que esperaba recibir, en relación a aquello que se le ha ofrecido, a la información publicitaria brindada, el contexto y las condiciones del acuerdo, la naturaleza y característica del servido, producto , el costo, entre otros, prestando atención a las situaciones del asunto y llegando a ser el proveedor el que responda sobre lo idóneo de los servicios , también de la calidad de sus servicios y productos que se ofrecieron. Esta idoneidad no solamente se circunscribe en razón a los aspectos formalmente pactados; por el contrario, además en razón de las expectativas propiciadas en el usuario

prestando atención a los hechos peculiares asociados al aspecto de consumo, así también llegaría a ser el estado socioeconómico que exhibe el proveedor en el campo de la comercialización, la fragilidad del usuario, la información asimétrica, la confianza y expectativas que logra constituir el usuario respecto al bien o tipo de servicio pactado. Así también, se valorará el impacto del comportamiento del proveedor en el ámbito de comercio y en el bien jurídico tutelada, existencia, instrucción, y demás, su capacidad de raciocinio, la afectación a otros, entre demás asuntos. En **1** a presente investigación se busca evidenciar ¿Cómo el cobro de peaje afecta en el derecho al tránsito de los pobladores de la localidad distrital de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí?

1.2. Delimitación de la investigación

1.2.1. Delimitación espacial

Esta labor investigativa se desarrollará en la localidad distrital de Cocachacra, provincia de Huarochirí, región Lima.

1.2.2. Delimitación social

Transportistas del distrito de Cocachacra que tienen hacer uso del peaje para desplazarse a sus labores diarias y retornar a su casa a diario.

1.2.3. Delimitación temporal

La investigación se iniciará en el mes de agosto de 2019 y se concluirá en el mes de julio del año 2020.

1.2.4. Delimitación conceptual

Se verán dos aspectos de la vulneración de los derechos:

- Vulneración del derecho al libre tránsito
- Vulneración del derecho del consumidor

1.3. Problemas de investigación

1.2.1. Problema principal

¿Cómo el cobro de peaje afecta en el derecho al tránsito de los pobladores del distrito de Santa Cruz de Cocachacra, provincia de Huarochirí?

1.2.2. Problemas específicos

- ¿Cómo el cobro de peaje afecta en el viaje por el territorio nacional de los pobladores del distrito de Santa Cruz de Cocachacra, provincia de Huarochirí?
- ¿Cómo el cobro de peaje afecta al traslado de la residencia al lugar de trabajo de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, provincia de Huarochirí?

1.4 Objetivos de la investigación

1.4.1. Objetivo general

Determinar cómo el cobro de peaje afecta en el derecho al libre tránsito de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí.

1.4.2 objetivos específicos

- Determinar cómo el cobro de peaje afecta en el viaje por el territorio nacional de los pobladores del distrito de Santa Cruz de Cocachacra, provincia de Huarochirí.
- Determinar cómo el cobro de peaje afecta al traslado de la residencia al lugar de trabajo de los pobladores del distrito de Santa Cruz de Cocachacra, provincia de Huarochirí.

1.5. Justificación e importancia de la investigación

1.5.1. Justificación

Al respecto de la problemática de los peajes, en el marco de la tratativa pública no se está analizando cómo se debería. Esto en lo que refiere a cuáles llegarían a ser los derechos de quienes se valen del servicio vial están llegando a ser quebrantados por las concesionarias, no solamente en base a la forma corrupta en que se habría transado sus concesiones y reformas, sino de cómo llegan a ser administrados. En la investigación no haremos referencia respecto a quién es la autoridad pertinente para sancionar las presuntas infracciones que haremos mención en el desarrollo del estudio en razón a que no llega a ser el propósito del mismo. No obstante, se debe referir que más allá de cuáles o quiénes son las autoridades competentes, sería patente el caso de que se están quebrantando una diversidad de derechos; para ilustrar, el derecho a la libre circulación, así como el de usuario. Sobre la base del Código del Consumidor, las normas sectoriales, así como los mismos contratos de concesión. Atendamos el artículo 1.º numeral 1º literal e) del Código, precisan que los

consumidores llegan a tener el derecho sobre el amparo de sus intereses económicos, específicamente contra las estipulaciones desmedidas. Procedimientos comerciales coercitivos, así como cualquier procedimiento afín a lo antes referido, se considera también la información exprofesamente errática respecto a los servicios y productos que contratan en el mercado.

1.5.1. Importancia

La investigación abre el panorama para poner que tan importante es conocer nuestros derechos y ejercerlos, ya que actualmente por desconocimiento no lo hacemos a cabalidad, por ello es necesario conocer la importancia del derecho constitucional que tenemos al libre tránsito. Desde el acto de promulgar nuestra constitución política del Perú se otorga el derecho de tránsito y libre circulación sin hacer distingo de la situación migratoria del individuo y sin ser necesaria la presentación de la documentación que certifique tanto la nacionalidad o recinto legal de los sujetos cabe mencionar que el ejercicio de este derecho se limita en función a dos potestades: la autoridad judicial en caso de haber responsabilidad civil, penal y la autoridad administrativa; en razón a lo que disponen las leyes respecto (I) inmigración y emigración; (ii) temas sanitarios para conservar la salud general de nuestra república; o (iii) respecto a foráneos peligrosos residentes en nuestra nación, toda vez circunstancias en materia de inmigración y emigración; esto es, a partir de revisiones migratorias. No obstante, hoy en día, si es que no se cuenta con recursos que posibiliten su movilización, se podría restringir aquel derecho por el cobro de peaje. Asimismo, otro derecho se ve vulnerado en el cobro de peaje es el derecho del consumidor.

1.6. Factibilidad de la investigación

Se cuenta con los siguientes recursos:

- Asesor asignado por la universidad Alas Peruanas, asesor posee conocimientos en investigación cualitativa, cuantitativa y mixta
- Se cuenta con un asesor externo quien contribuirá en la metodología de la investigación
- Se cuenta con el apoyo de un estadístico para el análisis de datos correlacionales.

- Se cuenta con la experiencia del aspirante a maestro en el tema y con conocimiento del tema de investigación por su formación recibida en la Universidad Alas Peruanas.
- Se cuenta con acceso constante a la zona de investigación
- Se cuenta con los recursos económicos para el desplazamiento hacia la zona de investigación
- Se cuenta con predisposición de la unidad de análisis de contribuir en la investigación dotándonos de información

1.7. Limitaciones del estudio

Las limitaciones de la investigación es el limitado espacio en el que se desarrollará la investigación, pero es necesario remarcar que dicha investigación apertura nuevas ideas de investigación. Asimismo, las futuras investigaciones tendrán elementos básicos para realizar investigación con una población mayor y ver otros aspectos del cobro y la vulneración de los derechos fundamentales.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

2.1 Antecedentes del problema

Sanfandila, (2000), Tecnologías para el cobro electrónico de cuotas en carreteras y puentes, México

La cobranza electrónica de cuotas se ha descrito como paso siguiente para el pago de peajes en las autopistas de cuota, peculiarmente sobre aquellas en las cuales las tuberizaciones en las plazas de cobro llegan a ser una problemática. La cobranza electrónica de cuotas llegaría a ser una ayuda para a menguar los congestionamientos, aligerando el pago en los peajes. Cuando se emplea el sistema electrónico de cobro, los choferes ya no requieren parar sus automóviles para el pago de su cuota, en tanto el pago en efectivo o a través de fichas no se hace indispensables. El método de cobro cotidiano se ve superadas por las cuotas que se pagan en forma electrónica a la cuenta que el consumidor tiene con una determinada entidad operadora. Y los que conducen sus vehículos logran de esta manera asumir el pago mensual con el uso de tarjeta de crédito, o con la alternativa de la emisión de un cheque mediante correo electrónico enviado a la agencia operadora, facultando una transferencia digital o concurriendo en persona para saldar su cuenta. La cobranza electrónica de cuotas llega incluso a disminuir la utilización de combustible, además de demoras en las plazas de cuotas, así como la menor contaminación del aire.

La finalidad de esta investigación es hacer una descripción de los sistemas electrónicos de cuota y dar a conocer como la opción posible para la cobranza de cuotas en México. Luego de hacer referencia respecto al pago de cuotas en México, la investigación hace una descripción de todo lo concerniente al sistema de cobro electrónico, además se nombran aquellos lugares en los que estos sistemas se aplican. La presente investigación busca precisar sobre los diversos aspectos de la cobranza electrónica que se deben considerar en tanto se determine instaurar un sistema de cobro

electrónico. Finiquitando, la presente investigación brinda algunas recomendaciones globales respecto al caso de México y así como lo que se llegó a concluir.

Muñoz, R (2012) El gobierno plantea poner un pago simbólico en las autovías gratuitas, Madrid

El Estado continúa estableciendo un prototipo para lograr hacer viable la extensa red de autovías de la nación. Pese a que la decisión no se ha asumido, el Ministerio de Fomento evalúa el cobro por el tránsito en las autovías gratuitas actualmente, pese a que el pago que correspondería al usuario llegaría a ser sería "simbólico", respecto a la décima parte de lo que actualmente se cobra en las autopistas de peaje, informó el Ministerio a EL PAÍS. Un monto de lo recaudado se destinaría a disminuir el peaje de las autopistas que están en el sector privado. La modalidad que se busca consensuar en el poder legislativo y con la colaboración de las comunidades autónomas, llegaría a complementarse exonerando de peaje a las autopistas en las que gane la concesión. El departamento que dirige José Luis Ábalos evalúa todavía la modalidad de financiamiento de las autopistas. Se precisó en la legislatura anterior que buscarán un acuerdo político que les permita encontrar el procedimiento con el que garantizarían el financiamiento del mantenimiento de las autovías, que para el país representa un costo anual de 1.100 millones de euros. De todas estas alternativas toma fuerza la referida al pago por uso, haciendo hincapié que el cobro será menor, alrededor del 10% que actualmente se paga en las autovías de peaje con concesión no públicas, dado que lo recaudado estará solo destinada a la conservación de la infraestructura y su impacto respecto al medio ambiente, en tanto que el pago de peaje de las autopistas también es consignado para la construcción. Toda vez que destinar una parte de la recaudación para rebajar los peajes tradicionales en los territorios con autovías con vigencia de concesiones, son medidas que irían acompañadas al uso de las autovías. Fomento expresa que, si se determina que la decisión fuese el pago por uso, globalmente quien hace uso de las vías no va a pagar más que ahora, en razón de que las autopistas cercanas a concluir con su concesión llegarán a liberarse del peaje actual. Un procedimiento que practica el gobierno de Pedro Sánchez, a razón de que los anteriores ejecutivos optaban por otorgar prórrogas a las concesiones de las empresas no públicas, y no que la titularidad retornara al Estado.

Rufian, D (2002) Políticas de concesión vial: Análisis de las experiencias Chile, Colombia y Perú

En el inicio de este milenio tercero, la sociedad asiste a una nueva etapa histórica no antes dada, ante naciones divididas por fronteras hacia una ineludible globalización, en la que el distanciamiento o lejanía llega a tener poca importancia, surgiendo opciones para interactuar y convivir en sociedad en la que participan desde distintas nacionalidades. Pese a que ya puede evidenciar los primeros efectos de los hechos globalizantes, los efectos para el largo plazo son realmente no previsible. Cabe precisar que los tiempos actuales evidencian que estamos preparados para afrontar este reto, y alcanzar beneficios ante estos cambios. Naciones modernas y con predominio de la democracia, despercudidos de la corrupción, ciudadanos más educados y salubres, sistematización evolucionada para la toma de decisiones de un Estado no centralizado, con una infraestructura moderna en comunicación y transporte, todos esos son elementos que posibilitan generar un inmenso número de transacciones y que en estas naciones se encuentren aptas para confrontarse con el orbe. En esta realidad los países sudamericanos, no deben estar en espera, ya que, de propiciar acciones en ese sentido, la indetenible globalización acrecentará las diferencias. Bajo una mirada geográfica, Chile, Colombia y Perú llegan a ser naciones de avance mediano dentro del espado sudamericano, con redes viales del Estado que llegan a sobrepasar los setenta mil kilómetros a nivel de toda la nación. Para inicios de los noventa la situación al respecto llegaba a ser desolador, una infraestructura vial, pero las vías eran escasamente pavimentadas, con evidentes indicios de conservación. Para la situación de las vías que sí estaban, en gran parte revelaban tener un alto menoscabo a razón de la mínima inversión fiscal para la infraestructura vial. -ormación estadística inobjetable refrenda lo fundamenta lo expuesto. En el país de Colombia, lo invertido en promedio anterior a este día oscilaba alrededor del 0,7% del PIB, la inversión deseable estimada era alrededor del 2% ó 3% del producto bruto interno. En país chileno, la red vial de pavimento ascendió en un 32% entre los años 1974 y 1989, en tanto la escuadra de automóviles lo hizo en 150% en lo que comprende ese período, valuando los déficits de infraestructura vial en 4.250 millones

de dólares y en 2.000 millones de dólares tanto para la vialidad interurbana y urbana. Para la nación peruana, a la misma fecha, solamente el 8% del circuito vial del Perú se hallaba en una buena condición, en tanto que el 16% se hallaba en un estado medio, por último, los restantes se encontraban en un pésimo estado, lo que perjudicaba grandemente a la economía de nuestra nación.

Joaquín, A (2015) Cobro de peaje y libertad de circulación, Ecuador

El artículo N.º81 de la Constitución política de la república ecuatoriana, refiere en su párrafo primero que: “Todo individuo posee el derecho a transitar libremente, ingresar , salir o permanecer en el territorio de la nación”. Al respecto se puede precisar que aquel derecho no llega a ser absoluto, dado que podría ser limitado en razón a una diversidad de motivos, en tanto lleguen a alcanzar racionalidad y proporcionalidad a fin de no llegar a ser desnaturalizarlo. Respecto a lo antes mencionado se cuestiona si esa edificación y pago de peaje en las zonas de La Barca, Siguatepeque, Comayagua y Zambrano cumplen con las exigencias obligatorias para ser considerados concurrentes al derecho de libre circulación. Apoyados en lo precisado por el reconocido jurista argentino Bidart Campos, nos atrevemos a determinar lo siguiente: el pago de peaje no atenta contra la libertad de tránsito en tanto llegue a cumplir con las seis condiciones: la primera de estas es que lo recaudado se destine a sostener los gastos para la amortización, construcción, uso o conservación de la obra; la segunda está referida a que sin discriminación todos puedan hacer uso de la obra. La tercera hace referencia a que el uso no sea forzoso; la cuarta refiere que su costo monetario sea ajustado al coste, uso o mantenimiento de la obra; la quinta precisa referente al costo, se determina que sea igual para cualquier consumidor toda vez que se encuentren en igualdad de condiciones; la sexta condición refiere que no encubran un impuesto al tránsito. Ante todo, lo expuesto, fácilmente se deduce que la determinación del gobierno respecto al cobro de peajes no corresponde con las condiciones antes referidas. Para ejemplificar haremos mención a dos de ellas: podemos precisar que el poder ejecutivo no logra precisar que se tenga que asumir los costes de edificación, amortización, utilización o conservación de la obra, en razón de que aquella carretera la construyó 'Cuenta del Milenio' la cual llegó a ser financiada por el gobierno de Norteamérica. Por otra parte, el peaje no debe ser impositivo, a razón de que se

atenta contra un derecho constitucional elemental; En razón a lo expuesto, se debe contar con otras vías que permitan valernos de este derecho. Cuando se da licencia para el cobro del peaje se hace patente el hecho de transitar por una vía no pública, no obstante, esto solo es permitido en tanto exista una vía alterna, de forma tal que los ciudadanos tengan la elección de asumir el pago por una vía mucho más rápida respecto a la ,que el estado por obligación nos brinda. Es claro que el pago de peaje no se ciñe a las exigencias antes previstas, e innegablemente ante esa situación se da forma a una violación a la libertad de circulación, ya que se llega a dividir el territorio nacional en feudos no extensos, en los ,que se paga por peaje, esto para a todo aquel ciudadano que pretenda practicar su derecho constitucional a poder transitar en su vehículo libremente.

CONADUV (2019) El sistema de peaje que rige en Argentina es inconstitucional, Argentina, Ante la generalizada protesta de usuarios viales que se viene reiterando en distintas estaciones de peaje de los corredores nacionales concesionados, el Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial (CONADUV) informa:

1) Que el sistema de peaje que rige desde los años 90 es inconstitucional, teniendo en cuenta la falta de caminos alternativos libres de pago y por la doble imposición generada principalmente por el aporte del Impuesto a los Combustibles que realizan los usuarios viales con tanto esfuerzo y que lamentablemente es malversado por el Estado Nacional. CONSTITUCIÓN NACIONAL es clara respecto al libre tránsito en Argentina. Art. 10.- En el interior del país, la circulación de los efectos de producción o fabricación argentina están libres de derechos, incluye a las mercancías de todas clases, despachadas en las aduanas exteriores. Art. 11.- Los artículos de producción o fabricación tanto de origen nacional o extranjera, también incluye a los ganados de toda especie, que pasen por territorio de una provincia a otra respectivamente, serán libres de los derechos denominados de tránsito, incluye los buques, carruajes o bestias en que se trasladen; y ningún otro derecho podrá imponérseles en adelante, con alguna que sea su denominación, por el hecho de transitar el territorio. Art. 14.-Se considera que todos los habitantes de la nación tienen los siguientes derechos de acuerdo a las leyes que reglamenten su ejercicio; a saber: de trabajar y ejercer toda industria considerada lícita; de comerciar y navegar; de

peticionar a las autoridades; de ingresar, permanecer, circular y retirarse del territorio argentino; de realizar la publicación de sus ideas por la prensa sin recibir censura previa; de usar y disponer de su propiedad; de asociarse con fines útiles; de profesar libremente su religión; de enseñar y aprender. El ejercicio del derecho constitucional para una libre circulación que se expone en el artículo N.º 14 de la Constitución, se aplica esto sin restricción para vías, derroteros, autopistas, así como las otras formas de vía terrestres de la nación La primera exigencia que debe ser cumplida por cualquier normatividad referida a la libertad de circulación respecto a peajes, para efecto de resguardar su premisa constitucional, llega a ser presencia de caminos o vías alternas. A saber, el peaje solamente llegará a ser permitida cuando existiendo otra vía –camino opcional y con los mismos puntos de salida y llegada, o si prefiera trasladar su mercancía por un camino sujeto a peaje, vías que innegablemente implican mejor conservación, brinden rapidez y seguridad en su translación. La vía debe ser no solamente opcional, alterna; por el contrario, también paralela, ya que en su defecto llegaría a ser una exigencia sencilla de burlar, dando como opción un desvío de la circulación por caminos que para posibilitar la unión de los mismos puntos territoriales impliquen duplicar o triplicar el total de kilómetros transitados, lo que a todas luces llega a ser sumamente irrazonable.

2) Que la metodología respecto al peaje directo mediante casetas de cobro en ruta, se ha planeado para el momento en que hagan las obras, luego de concluidas se recupera la inversión mediante de una tarifa de peaje razonable por tratarse de un servicio público, y con un camino alternativo libre de pago. Todo lo contrario, a lo impuesto en nuestro País, tanto en corredores nacionales como provinciales, ya que se instaló el “peaje” en caminos existentes pagados con creces, del pago de impuestos y sin vías alternas exoneradas de pago. Esto ha ocasionado verdaderos “monopolios naturales”, dejando a los usuarios viales como rehenes de las empresas concesionarias y sin derecho a reclamo alguno. “Los caminos son de dominio público, y no propiedad de un Presidente, Gobernador, Funcionario, Intendente o Empresario”.

3) Que el sistema de “falso peaje” que rige en nuestro País, es en realidad un “impuesto al tránsito”, actuando como un nuevo costo o cargo económico, generando así serios perjuicios sociales y económicos que afectan a los usuarios viales y a todo el grupo social en su totalidad por el aumento en el costo de transporte que se ocasiona.

Es por ello que desde el CONADUV se exhorta a terminar de una vez por todas con esta estafa vial que se padece desde los años 90, implementando un verdadero proyecto vial libre de peaje que incluya a toda la red vial del país, a través de la efectiva reasignación de los fondos que se logran captar del gravamen a los combustibles. Sólo se exige a quienes gobiernan y a nuestros representantes, a tener coraje, voluntad y decisión política para hacer cumplir la Constitución Nacional, logrando frenar este verdadero atropello que no se tolera más.

-Basta de falsos peajes

-Basta de pisotear y vulnerar nuestros derechos

-Basta de negocios y negociados con la red vial que solo benefician a la patria contratista, al nefasto club de peaje y a los amigos del poder.

Transport of London (2005), la finalidad de programas como el de “Congestión Charging” Londres

En la localidad de Londres se eleva el costo del uso de los vehículos, con la intencionalidad de generar una inclusión del costo social efectuado, así como para promover el uso del transporte público. A inicios del año 2003 se empezó con la aplicación de este programa, el cual es hoy catalogado como el más grande de nuestro orbe. Su extensión supera los más de 21 kilómetros cuadrados de la zona céntrica de la ciudad, llegando a cobrar cinco libras por día y pudiendo recién tener permiso de tránsito de las 7:00 a.m. y 6:30 p.m. del día lunes al viernes. Los vehículos que circulan por aquella vía en su totalidad son supervisados por cámaras de video, las cuales escanean las placas para ser analizadas rigurosamente y sin errores. El pago se efectúa a través de diversos medios y quien se opone a realizar los pagos se hace acreedor de una multa elevada. Resultados iniciales revelaron que la tuberización vial disminuyó en un 30%, en tanto el índice de velocidad aumentó en un margen del 16% en tanto lo recaudado en el año 2003 se incrementó hasta 68 millones de libras, continuando en incremento el cargo, así también se incrementó el pago de la multa. Por cierto, lo que posibilitó la aplicación de esta nueva metodología en Londres fue la predisposición para el pago de las personas, en tanto lo recaudado se emplee para mejorar transporte público.

Ramírez, (2008), Modelo económico financiero de las autopistas de peaje españolas, España.

La finalidad de esta labor investigativa apunta al análisis del modelo económico-financiero que corresponden a las autopistas de peaje en el estado español en los noventa, esto por medio de un análisis de los estados contables sectoriales, que se encuentran en las memorias del contrato del gobierno con los grupos de sociedad concesionarios de autopistas de peaje. Para este fin se llegó a emplear el modelo analítico correspondiente a la investigación de Ribas y Montllor (1989), se evalúa la condición de las autopistas de peaje durante la década de los noventa, así también se establece un análisis comparativo con la década anterior con la clara proposición de destacar las diferencias significativas halladas. Lo encontrado revela el alto riesgo sufrido por las empresas en su estructura de capital, así como el traslado a los usuarios, evidenciando ineficiencia en la gestión de la tratativa de peajes, dado que se incrementaron los cobros.

Robusté, (2009), El peaje en autopistas como precio por un servicio y como garante de sostenibilidad, Barcelona - España.

En esta labor investigativa se plantea una nueva modalidad que comprende a las concesionarias de vías como grupos empresariales del ámbito de servicios. El pago del peaje se inicia como parte de un simple procedimiento financiero para lograr luego diferenciaciones en el precio en razón de un servicio diferenciado; en las opciones de los metropolitanos y horas punta de alta conglomeración el peaje logra regular la sostenibilidad; respecto a este costo es conveniente aplicar una metodología tarifaria adaptada en función a la política de comercio y por igualdad social. Lo invertido se determina mediante una involucración directa de la administración y estableciendo un determinado indicador objetivo que tenga como finalidad el control de los ingresos y costos. La interrelación entre la administración y las sociedades concesionarias de vías de alto manejo debe evolucionar, avistando al grupo concesionario como un operante de la circulación a quienes se debe motivar en forma continua de tal manera que se mejore su eficiencia y calidad (percibida como objetiva). En lugares que cuentan con sistematizada red de carreteras de altas envergadura y en la que se aplica la mecánica de financiamiento

mediante peaje directo, las aceleradas prevalencias de los metropolitanos han puesto en el tapete los acuerdos referentes al pontazgo de concesión de vía de autopista de peaje.

A partir de la mitad segunda de los años ochenta de la nación española, a través de la “actualización” de los costes del suelo, valiéndose de una buena época económica expansiva y con la placidez manifiesta durante lo sucedido en el año 1992, diversos itinerarios de índole interurbano se tornaron en desplazamientos *pendulares* o de commuting. Diversas vías asumidas como rutas interurbanas que implican viajes de recorridos vastos se tornen en rondas metropolitanas: la conceptualización de “ventura, riesgo” en el marco de transporte urbano y con incremento de movilidad sostenida inutiliza su vigencia, así como la ha perdido respecto al transporte público.

Los acuerdos de concesión son extendidos con el propósito de compensar medidas de infraestructura muchas veces marginales, y las otras administraciones que en otro momento se hacen ver como incompetentes para financiar las pistas o vías mediante el peaje, actualmente logran posibilitar la construcción de carreteras de alto nivel sostenidas presupuestalmente aunque los grupos sociales han evolucionado en relevancias más complejas y variadas. Los que usan en forma habitual las autopistas de peaje llegan a sentirse menoscabados con parangones que no llegan a ser de índole territorial ni competencial, sino de interés personal, tenemos como casos: Generalitat de Cataluña (2000a y 2000b); (Alemany, 2000); una síntesis cercana respecto a la situación dada en Cataluña en los libros de J.A. Grau (2001), Omnium Cultural (2000).

Esta diversidad del “prototipo” de financiamiento de las rutas de alta exigencia en España y en Europa, genera y generará tracciones sociales en tanto no se llegue a armonizar y estabilizar a partir del aspecto de territorio, conceptual y de índole social. Las otras administraciones asumieron variadas acciones de regulación homogénea de los peajes ya impuestos (siendo una de estas la baja del IVA de los automóviles livianos del 16% al 7%, que no fue considerada por la comunidad europea) en otros casos han sopesado el encaminamiento para el reflote de concesiones o la erradicación de un peaje observado (Para ejemplificar, aquellas desviaciones de la autopista A-7 en Barcelona, Tarragona y Girona). Y hasta se llegó a presentar salidas creativas mencionado el beneficio de rescatar

en un espacio geográfico y la subsiguiente entrega de la concesión general única que administraría las diversas vías de tasa con la caución de una TIR adecuado y absorbiendo el financiamiento que implica al costo del rescate. Lo expuesto es el artículo correspondiente a una ampliación de Robusté (2000a) y apunta a la construcción comprometido con asegurar un nuevo modelo, homogéneo, así como racional, y que vislumbra el peaje en las rutas como un valor correspondido por una atención diferenciada en un país del bienestar apto para brindar a sus ciudadanos vías alternativas razonables. A pesar de que asumir al transporte como un servicio simple, sería pertinente valorar hasta las carreteras alternativas, que abarquen el costo de su conservación y puesta operación; es así que se propicia desde el Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea en el año 2001, en el apartado mencionado se observa lo cotidiano al sur de Europa, lugar en el que por cada vía de peaje hay una carretera alternativa la cual está exonerada de peaje que posibilita el derecho de tránsito mínimo de sus habitantes. Cabe precisar que aquella proposición tentativa no merma generalidad respecto al prototipo que planteó, lo que a continuación se busca demostrar.

Aplicar el nuevo modelo implicaría una transformación conceptual del aspecto financieros asumir a las entidades concesionarias para las autopistas de peaje en forma de operantes de vías en régimen de un tipo gestión interesada, análogas a la forma en que últimamente se procede con los operantes del transporte público metropolitano. En razón a lo expuesto, se hipotetiza que se puede constituir un modo de beneficio recíproco para la Administración y, a medio plazo, respecto a las empresas concesionarias,

Álvarez, F. y Gatty, W. (2010) Naturaleza jurídica del peaje. Lecciones y ensayos. Argentina.

Consideramos respecto al peaje que, al promover el avance y conservación de las redes de circulación, se han constituido, en organizaciones sociales preocupadas por su progreso, mediante un ideal mecanismo jurídico que busca concretar y optimizar las vías comunicativas entre las zonas regionales de variadas naciones. Convirtiéndose en impulsores del avance económico de comercio del mundo actual. En nuestro estado, en el que se llegó a utilizar de manera regular a mediados de los años sesenta. Sus logros ya se vislumbraban en la idea de aquel insigne intelectual político, Juan Bautista Alberdi,

quién lo manifestó en su obra clásica. El Sistema económico y rentístico de la confederación argentina de acuerdo a la constitución del año 1853 manifestaba que la edificación de vías y canales y demás obras de gran infraestructura que podrían entregarse por un tiempo determinado para su aprovechamiento a las entidades de orden privado, las que tomarían a su cargo las construcciones. El manejo del sistema respecto al peaje, frecuentemente conlleva a pactar un contrato de concesión sobre la obra pública, llegando a ser una adecuada estrategia de financiación. Su mecanismo se hace trascendente cuando el país no cuenta con la capacidad para por sí mismo asumir el gasto que la construcción de carreteras, puentes, etc., implican. Mediante el recurso aludido se podría avanzar significativamente en modernizar la infraestructura de las vías de nuestra nación. Ahora el debate surgido respecto al cobro del peaje es, en verdad, seudonovedoso. Dado que su implementación ya se ha dado y fue exitosa; por ejemplo, en el túnel subfluvial que une Santa Fe y Paraná y en el puente sobre el río Paraná que aúna las localidades provinciales de Corrientes y Chaco. Para la otra parte del continente americano llega a constituirse como un aspecto de desarrollo de primer orden, tenemos como casos particulares: la carretera Río-San Pablo, y en la Río-Santos, ambas en Brasil; y en las imponentes highways norteamericanas. Se ha precisado antes que la temática de este trabajo es del análisis de la naturaleza jurídica del instituto en cuestión. Para alcanzar este propósito de manera exitosa, se ha considerado pertinente realizar una pesquisa “abarcadora” en relación a asuntos bastante vinculados con el cobro y otros aspectos del peaje. En razón a esto se ha determinado estudiar a fondo la naturaleza de la firma de contrato de concesión sobre obras realizadas por el estado y de las correlaciones jurisprudenciales de él emergentes, sobre la base de esto se logró escudriñar respecto a la cuestión de fondo de esta “complejidad normativa”, en la cual se encuentra el peaje, fundamentada en base a una particular manera de vinculación jurídica, correspondiente al derecho público: la delegación trans estructural de cometidos-estatales. Es el peaje es un ya conocido mecanismo para el financiamiento de construcciones públicas. Y se viabiliza a través de concesiones a entidades privadas y públicas. Constatando y certificándola a través de un contrato no denominado como concesión de servicios públicos, toda vez denominado concesión de obra pública. Recapitulando, el peaje no llega a ser la retribución brindada por la prestación de un servicio, por el contrario, se debe al hecho de haber concretizado

una obra. Como segundo punto, la mentada teoría de la contraprestación ha sido desde ya hace bastante tiempo superada en el derecho financiero; “luego, a razón de que una obra de índole estatal, logra satisfacer una necesidad pública, mas no representa un servicio público que permita generar una tasa, en la perspectiva de que tales aspectos reciben en el derecho administrativo y financiero. Para terminar, si asumiéramos al peaje como una tasa, llegaría a contraponerse a la referida consideración una traba de carácter constitucional que más adelante estudiaremos.

Carbonell, M. (2016) Los derechos humanos de libertad de tránsito, asilo y refugio. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM. México.

Para la actualidad lo referido a la residencia y libertad de circulación es altamente importante. Prioritariamente por que se da la circunstancia de que se logre hacer valer en forma universal, de tal manera que quien sea esté en la potestad de desplazarse por los diversos lugares de nuestro mundo, así como lograr determinar el lugar en el que decida formar su residencia. Si el grado de dominio o implicancia de aquellas libertades llegaría a ser universal lograría acabarse con los todavía muy evidentes casos de discriminación de aquellos migrantes.

Para mala fortuna, el anhelo de universalizar aquellas libertades de circulación y residencia se confronta con las argumentaciones tradicionales y bastante empleadas respecto a la soberanía de las naciones. De aquella oratoria se desprende el nocivo uso del criterio de la ciudadanía con el propósito expreso de hacer limitante la titularidad de los derechos fundamentales, atentando con este procedimiento a los asentados pactos internacionales de derechos humanos.

Aquello que realmente se oculta mediante los alegatos en contra de la inmigración enmarca un profundo estigma de racismo. Siendo esto un asunto que, por su naturaleza democrática, toda nación debe superar. A razón de que el fin que se le otorga llega a ser para condenar la condición de ilegal a un sin fin de individuos, los cuales han emigrado de sus lugares nacimiento con el relevante y legítimo propósito de encontrar mejora en su calidad de vida. Al respecto Luigi Ferrajoli expone dos párrafos clarificadores encomendados en expresar con meridiana claridad los efectos de establecer limitaciones a las libertades de circulación y residencia para las personas ajenas al país en que se

encuentran. Expresa Ferrajoli que: “La permisibilidad sobre las actuales políticas hacia los inmigrantes y el caso omiso ante la tragedia de los miles de personas que cada año cruzan las fronteras y de las decenas de personas antes de alcanzar nuestro territorio, que mueren ahogadas pretendiendo huir de nuestros controles fronterizos, son posibles debido al latente racismo en el cuál está basado nuestro privilegiado sistema de vida”. Los mecanismos mediante los cuales llegan a ser desafortunados los inmigrantes se determinan de manera adversa a los ideales que muchas naciones profesan, pues sus actos están cargados de un innegable proceder racista. Es preciso remarcar que en la universalidad de la libertad de circulación y residencia se llega a demarcar el porvenir de gran parte significativa de la humanidad. Tener vigente a aquellos sistemas restrictivos para los movimientos migratorios llega a ser una palmaria violación del orden jurídico internacional. Sin embargo, lo más grave es quizás, el atentado contra el más básico fundamento de la dignidad humana. Con el propósito de contrarrestar aquellas limitaciones respecto a la libertad de tránsito cuando los sujetos se encuentran en riesgo se llegan a formar atenciones sociales de asilo y refugio, que se brindan de manera dadivosa a través del gobierno de Méjico, con la intención de hacer honor a la tradicional labor de diplomacia, benevolente que en diversas etapas de la historia del país se llegó a tener. Nuestra nación debe estar presta a socorrer a los sujetos que son perseguidos o son víctimas de numerosas penurias de su país de origen.

Los casos de migración en esta etapa contemporánea llegan a ser uno de los mecanismos que más enriquecen a la cultura, sal ámbito social, laboral y también económico de una determinada nación. Quienes salen de su país llegan a vivir otra cultura, lo cual los enriquece más por lo que deben ser valorados y auxiliados cuando las circunstancias lo decidan

Durand, (2018), Criterios para la determinación de peajes viales y sus tarifas en Perú, Chile, Colombia y España, Lima - Perú

El Departamento de Investigación y Documentación Parlamentaria realizó un informe titulado “Criterios para la determinación de peajes viales y sus tarifas en Perú, Chile, Colombia y España”, que tiene por finalidad de presentar algunos de los fundamentos técnicos que aplican los Estados o permiten que sean aplicados en los contratos de

concesionarios de infraestructura vial para colocar garitas o puntos de cobro de peaje y para fijar la tarifa base de cobro de aquellos vehículos que transitan por determinada carretera o autopista. En nuestro país, el peaje vial es aquella tarifa pagada a razón de usar determinada infraestructura terrestre vial pública. Así lo define el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito- Código de Tránsito¹. Cabe indicar al respecto la existencia de otros tipos de peajes, asociados al concepto de tarifa que se cobra por el uso de infraestructura marítima, fluvial o aéreas, las que no forman parte del presente informe. El trabajo resume la evolución normativa en materia de regulación del sistema tarifario de peajes y de ubicación de éstos en los países antes mencionados, y presenta, además, algunos criterios, fundamentos o fórmulas que se utilizan para dichos cálculos, los que han sido tomados de muestras aleatorias de algunos contratos de concesión de obra vial. Es importante mencionar que se describe o resume aquella información obtenida, basados en los recursos con los que se ha podido disponer durante la elaboración de este documento; lo que explica que el contenido informativo de este trabajo no sea homogéneo en profundidad y extensión en todos los países seleccionados.

Defensoría del pueblo – Adjuntía para la administración Estatal (2004) Libertad de tránsito y seguridad ciudadana Los enrejados en las vías públicas de Lima Metropolitana. Perú.

La labor investigativa desarrollada expone los problemas generados a causa de la construcción de ciertas vías de orden público en Lima Metropolitana, también de las zonas con rejas y otras formas de seguridad análogas que propiciaron una confrontación entre el derecho constitucional a la libre circulación y los patrimonios jurídicos a las que se buscan amparar. En razón de esto se ha considerado como punto de inicio las quejas que se presentaron en la defensoría del pueblo, las que expresan que aquellas rejas colocadas en las calles públicas atentan contra sus derechos. Asimismo, ante la emisión de normatividad reglamentaria por parte de las municipalidades distritales respecto a colocar diversas formas de seguridad en las vías de orden público, por ejemplo, los enrejados y se evalúan los impactos de las mencionadas normas. Y frente a lo antes expuesto la labor defensorial presento cuatro objetivos:

- a) Examinar sobre cuán legales y razonables son las normas que restringen el derecho fundamental al libre tránsito en las vías públicas de la ciudad de Lima y de cómo se relaciona con la seguridad ciudadana, que actúa bajo la premisa del bien jurídico protegido.
- b) Establecer si la gobernación local, si en cumplimiento de la administración pública, están en la potestad de emitir decretos o normatividad que tenga como efecto atentar contra el derecho a la libre circulación.
- c) Establecer la existencia de una relación directa del aumento de la criminalidad en Lima Metropolitana y las formas de seguridad tales como el enrejado de vías de orden público, sopesando las competencias compartidas tanto de la gobernación municipal y la Policía Nacional del Perú respecto a la vigilancia enmarcada en seguridad ciudadana.
- d) Dar a conocer determinados lineamientos relacionados con la normatividad legal y uso excepcional para establecer normatividad de seguridad en las vías de orden público.

El siguiente informe presenta las siguientes conclusiones

- La libertad a la libre circulación solamente llega a ser limitado por un ente de orden público en la situación y contexto de acuerdo al ordenamiento de la carta magna, también a razón de tratados internacionales adoptados por el ente estatal explícitamente le den autorización, y el acto o cualquier medida que implique su afectación, tendrá que ser evaluado bajo el marco de los márgenes encausados en los principios de razonabilidad y legalidad que el orden jurídico de nuestra nación consagra.
- Respecto a las limitantes del uso del derecho a la libre circulación no deben implicar el transgredir contra el derecho primordial, comprendiendo que no se debe desconocer bajo circunstancia alguna su contenido o aspecto esencial. En otros términos aquel derecho primordial no debiera estar subyugado a acciones limitantes o restrictivas que lo tornen en no practicable, dificulten su diligencia más allá de lo razonable, o no lo resguarden ante una protección necesaria.
- Las vías de orden público llegan a constituirse como forma de garantizar la libertad de circulación o locomoción. Los principios de libertad, igualdad y gratuidad determinan el uso común de las vías públicas, estos son de potestad y uso público,

además el único titular sobre ellas es el estado y por esta razón se presenta como la única figura que puede establecer restricciones o limitaciones sobre ellas.

- Con relación a la seguridad de la ciudadanía, esta se conceptúa hoy como una acción de servicio público asumida por el Estado. Quien asume la tarea de elaborar diversas políticas de índole económica, social o cultural; de tipo preventiva y punitiva, en la intención de alcanzar la paz de la sociedad, su tranquilidad y así como la posibilidad de desarrollarse en forma libre de riesgos. En el sustento de la conceptualización de la seguridad ciudadana se halla el deber del orden estatal nacional, el cual tiene que otorgar cuidado y amparo a sus habitantes ante alguna amenaza sobre su seguridad individual y de su patrimonio.
- La seguridad de la ciudadanía llega constituirse en un bien que jurídicamente se ampara en nuestra constitución, toda vez conformado por acciones o medidas que tienen el propósito de velar por otros bienes de orden jurídico protegidos, entre ellos la tranquilidad pública, el uso en forma pacífica de los espacios y vías públicas, la prevención del delito, la extirpación de actos violentos, entre otros; así también el amparo de los derechos esgrimidos en la constitución como derecho la vida, al cuidado de la integridad personal, de la propiedad, entre otros
- Considerando el interés de orden público que concierne a su protección, la seguridad ciudadana está organizada sobre el marco de un servido de orden público como deber de las gobernaciones locales, en ayuda con la Policía Nacional de Perú, así como lo precise el artículo 197º de la Constitución, la Ley N° 27933, Ley del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana, la Ley N° 27238, Ley Orgánica de la Policía Nacional, y la Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.
- Respecto a diseñar políticas de protección ciudadana eficiente para la realidad delictiva de nuestra nación se debe contar con una documentación sistematizada, actualizada y confiable toda vez que se guarde el registro de denuncias por comisión de delitos. Ante lo expuesto, es una tarea primordial lo concerniente a diseñar y ejecutar un sistema único que permita registrar y procesar los datos de la cantidad y modalidad de actos delictivos que se llegan a cometer en la vía pública y ambientes domiciliarios.

- Los gobiernos municipales no cuentan en nuestro ordenamiento judicial con la competencia de limitar de manera absoluta el ejercicio de derechos de orden fundamental, estos derechos son el libre tránsito en su competencia geográfica. En otras palabras, en el sistema jurídico peruano, ni nuestra carta magna ni la ley orgánica de municipalidades dan licencia para que un gobierno local pueda ordenar medidas de seguridad que conlleven a limitar el derecho esencial, como el de libre tránsito.
- Dar paso al cierre total de una vía pública no llega a ser procedente, es pues no admisible, dado que eso transgrede el contenido esencial de la postestad de libre circulación. Como efecto de lo explicado se debe garantizar que los enrejados no se conviertan o sigan una traba para no conculcar el derecho la libre circulación, por el contrario solamente una limitación razonada y proporcional. Lo cual hace ver que dicha medida debe tener hechos justificantes para tomar tal medida como el incremento de la delincuencia; En el anhelo de proteger un interés público superior, entre ellos seguridad ciudadana y la protección del bien jurídico; y guardar proporción a los fines que se encaminan alcanzar con esta.

Merino, (2008), El Transporte Urbano en Lima Metropolitana: Un desafío en defensa de la vida, Lima

Esta acción investigativa tiene como finalidad la tratativa, en primer lugar, de los derechos fundamentales que son afectados y realizar un breve bosquejo de los impactos económicos por la situación actual del transporte en lima. Se realiza un análisis acerca de la planificación del servicio de transporte y los avances realizado por la Municipalidad Metropolitana de Lima. En la misma forma se aborda el papel renovador de la conciencia y el trabajo respecto a la responsabilidad vial, se identifica la urgencia de tanto la Municipalidad Metropolitana de Lima y el estado respectivamente, cuenten con una estrategia de seguridad vial para la formación de conciencia ciudadana en torno a deberes y mejorar las posibilidades de cumplir cabalmente sus derechos en el espacio público urbano. Referente a las conclusiones de este informe, es necesaria la articulación de un de nuevo sistema de transporte urbano, en la ciudad de Lima con prioridad en el

transporte público, la información respecto a su funcionamiento debe ser brindada a los ciudadanos.

Se añade que, la Municipalidad Metropolitana de Lima al establecer una política de seguridad vial con la finalidad de ayudar a la solución del problema de inseguridad vial que aqueja a Lima, esta entidad lideraría el tema de la seguridad vial en la ciudad, en articulación tanto con el Consejo Nacional de Seguridad Vial y los trabajos pertinentes elaborados por las municipalidades Distritales de Lima. Asimismo, se recomienda la implementación en el más breve plazo posible, de manera que se evitaría siniestros como el ocurrido en el km. 13,5 de la Carretera Central, lugar calificado desde el año 2006 de alta siniestralidad, y donde fallecieron dos niñas.

En caso de tener una ciudad diseñada y planificada para los habitantes, se cuente con un transporte urbano de calidad y ciudadanos con conciencia y responsabilidad frente a su rol en las vías y espacios públicos se reducirá los índices de accidentes y mejorará niveles de calidad de vida. Al respecto, la Defensoría del Pueblo indica que la sociedad civil y las instituciones públicas tomen conciencia respecto a esta situación crítica y tomen las medidas que sean necesarias para realizar las soluciones prioritarias.

Alegre, M (2018) El derecho a no pagar peaje, Perú

En los últimos días se ha dado un debate en torno al alza del peaje de la Vía de Evitamiento. Por supuesto, como es usual en estos casos, las voces de protesta no se han hecho esperar y aunque -por suerte- hasta el momento nadie ha quemado las casetas de cobro, hasta la Defensoría del Pueblo se ha pronunciado pidiendo la suspensión del incremento del peaje. La razonabilidad de pagar por usar la vía y el destino de los fondos obtenidos en los peajes. En primer lugar, la lógica pro auto lleva a muchos a dar por sentado que cuando compran un auto, tienen el derecho absoluto a usar las vías. Esta es la primera preconcepción que debemos rebatir o cuando uno adquiere un auto, también debe hacerse cargo de gastos asociados al uso del mismo, como, por ejemplo, la gasolina, el mantenimiento, el parqueo y el seguro de accidentes. Así también, como el auto genera externalidades negativas, se debe aplicar el principio ambiental del derecho internacional público: el que contamina, paga. De igual manera, el uso de las vías genera una serie de costos: la construcción de la infraestructura, su operación y

mantenimiento que deben ser provistos y cubiertos por el Estado, pero, que son, principalmente pagados por los usuarios directos de las mismas. Sí, nuestros impuestos pagan infraestructura, pero es adecuado que quienes usan el bien tengan una mayor responsabilidad sobre el mismo. En Santiago de Chile existe el Permiso de Circulación que los conductores deben pagar cada año y que les da derecho a usar las calles. Ahora bien, el modelo de concesiones vigente, que requiere de cobros de peaje tiene una falla de origen: la recaudación suele concentrarse en la recuperación de lo invertido y en la operación, pero olvidan la necesidad de reinvertir parte de ese dinero en mejorar, por ejemplo, el transporte público o los espacios públicos. De tener incorporado este propósito, el cobro de peajes tendría más sentido y se pagaría con la certeza de que se les devuelve en mejoras concretas a su calidad de vida. Entonces, ojalá que en los próximos contratos de concesión se establezcan cláusulas principales que garanticen estas reinversiones, tanto por parte del privado como del Estado. Así también, cabe recordar, para pesar de los conductores, que no existe el derecho humano a no pagar peaje

Vela, (2009), nuevos sistemas tecnológicos en peajes, lima Perú

Es indiscutible que el descubrimiento de la rueda fue un suceso importante en la evolución de la humanidad ; tanto así como el descubrimiento del fuego en épocas primitivas, entonces en aquellas épocas los estados se conformaron como naciones y nació la idea de cobrar una tasa por el uso de las vías, estas vías eran propiedad de un gobernante encargado de su mantenimiento de acuerdo al espacio de su jurisdicción; basta mencionar al imperio Romano con su extraordinaria red vial, d en la ley de las XII Tablas se tenía como normativa el pago por el uso de dicha red. Desde estas épocas, se realizó la recaudación de derechos viales como una medida del desarrollo de las naciones; además, una fuente inagotable de recursos.

Por ello, es necesario atender el problema de la optimización de las recaudaciones de los derechos viales dicho problema está presente junto al desarrollo de la tecnología de construcción de vías, esta situación se complicó con el uso masificado de vehículos motorizados además de añadir el problema del exceso vehicular en vías que se convirtieron en insuficientes. A pesar de ello, el avance tecnológico en base al uso de

material informático avanzado y también con el uso de las matemáticas avanzadas, esta tecnología es utilizada por los poseedores del control de vías y del pago del derecho por el uso de éstas vías, aparte estas herramientas facilitarán determinar un cobro apropiado de los derechos viales, además una adecuada solución al problema de la optimización del flujo vehicular, la eficiencia de estas vías no solo abarca el ámbito de la construcción, también incluye mejorar el flujo vehicular que poseen estas vías.

Paiva H. (2010). Propuesta general basada en el modelo americano de calidad, para mejorar el transporte público de la empresa sol y mar S.R.L. de Chiclayo, 2009. Chiclayo – Perú.

El objetivo de la investigación fue realizar un análisis a partir del plano local de las perspectivas tanto positivas como negativas respecto al transporte público en Chiclayo, se tomó como referencia a la empresa de transportes denominada “Sol y mar”, los problemas empiezan a partir de no brindar un buen trato al pasajero o a su consumidor, la tesis planteó desarrollar un mecanismo y medio eficaz para el consumidor a partir de un modelo americano. (I & H., 2010)

Centenario, A. (2015) Mejoramiento de la capacidad de servicio en el cobro de peaje en la estación de chilca, Universidad Ricardo palma, Perú.

La investigación tuvo como propósito optimizar la capacidad de servicio para el cobro de peaje en la estación de peaje Chilca, de esta forma garantizar el ingreso por cobro de peaje. Para el logro del objetivo de la tesis, fue pertinente el uso de los conceptos de ingeniería de métodos, teoría de colas y simulación, toda vez que estas herramientas ayudaron a realizar un análisis del problema aplicados referente a las estaciones de peaje para así obtener la solución adecuada. Para empezar la investigación, se realizó una observación respecto la capacidad de atención en dicha estación del peaje en temporada de alto flujo vehicular (feriados largos y temporada de verano) en la estación de peaje Chilca. La situación problemática de sobrepasar la capacidad de cobro en horas media alta empieza a partir del incremento de flujo vehicular en la vía. Debido a ello, la investigación se realizó según el flujo vehicular durante el periodo Enero - diciembre 2013 en la vía

Red Vial N° 6 la cual comprende el tramo Vial Puente Pucusana – Cerro Azul – Ica, asimismo se consideró como referencia el tránsito vehicular de los años 2011 y 2012.

Considerando que el tránsito automovilístico se incrementó en todo el país, según datos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, un promedio de 5.10% en recientes años, por ello fue de relevancia analizar la capacidad de cobro en la estación del peaje Chilca, que hoy en día está en manos de la empresa Concesionaria Vial del Perú (COVIPERU). Esta entidad tiene a cargo el cobro de peajes hasta el 2035, momento en el que llegará a afrontar el incremento del parque anual de flujo, por ende, tiene que estar habilitado en razón de superar esta circunstancia, dando cumplimiento a lo precisado en el contrato de concesión rubricado con la nación mediante uno de sus ministerios, específicamente el de transportes y telecomunicaciones. En el contrato referido se halla el Tiempo de espera en Cola (TEC en siglas), este tiempo no puede sobrepasar los cinco minutos, caso contrario la estación de peaje tendrá que liberar las vías de cobranza y ya no cobrar peaje hasta la reestructuración de la condición postulada en el TEC. Sobre la base de todo lo expuesto la entidad COVIPERU tiene que asumir medidas que garanticen el cumplimiento de lo acordado en dicho contrato. Aquello que se describe para el análisis de este reto investigativo no solo brinda los recursos necesarios para honrar dicho contrato, de forma tal que la empresa COVIPERU llegue a mejorar sus procesos, sino que también será de gran utilidad para los usuarios finales. Dado que lograrán obtener beneficio para los usuarios finales. Ya que tendrán una mejor atención en el momento del pago por peaje.

Con el propósito de alcanzar una mejora respecto al servicio prestado se hizo la medición mediante la prueba de intervalo de confianza llegando a obtener como producto que al comparar el escenario 1 es más óptimo que el escenario base a razón de que el Ímpo total en el sistema es menor, el valor se encuentra entre 2.31 y 3.49 minutos. Luego se llegó a realizar una evaluación entre el escenario 1 y escenario 2 llegando a la conclusión de que son escenarios afines; por ende, y considerando, que en la corrida una diferenciación de 0.06 minutos se determina concluyendo, que el escenario 2 es la mejor opción de mejora, en la cual se implementaron impresoras térmicas y cobradores volante.

Para alcanzar una mejoría respecto a la competencia en el servicio del cobro de peaje en dicha estación, de dar promoción a las otras formas de pago ofertados por la compañía COVIPERU, dentro de las cuales están: "Vies Prepago" y "Telepass", quienes agilizan la posibilidad de pago, para la situación de Telepass brindados a automóviles livianos, entre 121 % y 152% y para vehículos de motores pesados se utilizan los vales prepago, generaría un incremento del 20% y 28%.

Con el propósito de realizar un sinceramiento respecto a la competitividad de servicio solicitado y considerando el considerando el tránsito automovilístico en la zona se estableció que el máximo tiempo que un vehículo puede permanecer en el sistema es de cinco minutos o 300 segundos, sobre la base de lo se estipuló en la tratativa de concesiones. Así también fue útil y estratégico saber del tiempo de servicio de aquellas casetas, llegando a obtener, respecto a la máxima capacidad de servicio, el resultado oscila entre 11.67 y 16~95 automóviles diversos.

Por último, se debería tomar en cuenta la capacitación recurrente a los cobradores del Peaje, instruyéndoles sobre los parámetros correspondientes e indicándoles las pautas necesarias para identificar las vías de cobro adicional, y sus cobradores volantes

Coello, (2016), Análisis de solución para la implementación de un sistema interoperable de cobro de peaje electrónico; caso: concesiones viales vías nuevas de lima y red vial 6, Lima

Estos tiempos de globalización reducen tiempos y espacios y requieren elevados niveles

de asistencia de calidad, esto para todos los ámbitos productivos inmersos en la economía del mundo, y más aún en las que están emergiendo en la confrontación de alcanzar un espacio en el mercado. Bajo estas circunstancias el área de comunicaciones y transporte asumen una función fundamental respecto a al comercio de bienes, así como para el transporte de usuarios bajo una peculiar realidad peruana, en la que las vías llegan a colapsar en horas punta. Frente a todo ello nuestro país se encuentra en una disyuntiva: mantener la misma mecánica de cobro o en su defecto optar por un recurso de mayor modernidad, con menor efecto contaminante, adaptable y de gran eficiencia.

En aras de alcanzar un diagnóstico pertinente, se debe en primer instancia caracterizar el contexto peruano, informando respecto al estado de nuestro parque automotor, así como las circunstancias del momento en las que se conduce, bajo una jurisprudencia legal pertinente se debe generar una alternativa de solución, empleando los métodos de Factores Críticos de Éxito y benchmarking, teniendo en cuenta la apreciación de expertos en el sector transporte, al mismo tiempo de documentación y experiencia internacional que implica el compromiso hacia el propósito de optimizar la eficiencia de la gestión de transporte en el país, así como construyendo matrices que facilitarán el análisis y. Se determinó escoger los tramos entregados a los concesionarios COVIPERÚ y Rutas de Lima estos administrados bajo una modalidad electrónica, además de contar con información más permisible.

Las naciones que se tomaron en cuenta respecto al acto comparativo de modelos de negocio con relación al sistema nacional son: El país de Brasil (año 1999), el país de Chile (2004) y el país de México (2009) quienes bajo ese orden llegaron a implementar un Mecanismo Inteligente de Transporte en la que cada uno cuenta con su propia problemática, aciertos y no aciertos. La finalidad es enriquecer con aquellas experiencias empleándolas según la realidad peruana llegando a procurar no presentar las mismas fallas y posibilitando alcanzar soluciones flexibles para las cuales llegarían a desarrollar un sistema de mediano plazo, Lo cual prolongará el tiempo de vida útil de la infraestructura y ralentizará su pérdida de valor.

Las consideraciones de los entendidos en este tema es la de quienes cuentan con la experiencia de quienes conocen el este campo, así como la experiencia en vías y con el conocimiento de operantes de las vías, que se han concesionado: Graña y Montero, COVIPERÚ, Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Odebrecht, Rutas de Lima, , El Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público - OSITRAN, La Agencia de Promoción de la Inversión Privada - PROINVERSIÓN que es una de las proveedoras principales. Tecsidel,

El planteamiento considerado para solucionar la problemática se sustenta en cuatro columnas; entidades con alta capacidad de autonomía, así como gestión, dar fortalecimiento a la normatividad que regula las sanciones ante determinadas infracciones; Como aspecto final, implementar de manera sistémica un

proceso de recaudo que centralice el pago del peaje electrónico, así también instaurar la usanza de un solo TAG o sticker interoperable cuya validez sea para todas las concesionarias.

Cabe precisar que la concientización y sensibilización vial llega a formar parte de la solución, estas dos tienen la tarea de mejorar de manera significativa la curva de aprendizaje de los consumidores, de tal forma que se logre disuadir la recurrencia hacia aspectos de contingencia por parte de las concesionarias, propios de la aplicación del sistema, es todavía incierto si el usuario está preparado respecto a la variación en el pago del peaje.

Reyes, (2016), Midiendo la disposición a pagar por disminuir el tráfico vehicular en las vías primarias: el caso de la ciudad de Lima metropolitana, Lima – Perú

La presente labor investigativa asume la finalidad de estimar cuan dispuestos están los transportistas en pagar un peaje con el fin de disminuir el grado de congestión vehicular. Así también se verificará respecto de si las variables de esta investigación, entre ellos el nivel de estudio, nivel de ingreso, frecuencia de uso, percepción del problema o el objetivo de viaje, logran revelar la predisposición por el pago. Para lo cual se empleará un cuestionario elaborado con el método de “Preferencias Declaradas”, en razón de que es necesario acercarse o tener una noción respecto a la aceptación o elección que los choferes manifiestan por opciones hipotéticas, lo que implicaría la aplicación de un programa de peaje el cual limita el acceso de quienes que restrinjan a pagar, al mismo tiempo con lo logrado por el cobro, se modernizará nuestro transporte público.

Actualmente se dan una sobredemanda de la oferta de transporte público, en razón de que transitan más autos de lo que se requiere para movilidad en la ciudad, de acuerdo con la Municipalidad de Lima (2012). Más allá del volumen de la congestión de vehículos que a diario afrontan los conductores no públicos de nuestra capital.

La ciudad capital respecto a su transporte tiene como velocidad promedio de 10 Km/h en horas punta, según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2013) que en conjunto con la Encuesta Lima Cómo Vamos (2014), se estipula que el tiempo empleado en el recorrido al centro de labor y estudios se mantiene para estos en los 5 años de evaluación, cabe precisar que no se alcanzó mejora. A todo esto, se suma que el transporte público es

considerado como la senda problemática en perjuicio a la calidad de vida de los capitalinos, lo cual les genera una percepción errada hasta estos cinco años.

Soto, A. (2017) Vulneración de los Derechos Humanos frente a la represión policial y libertad de expresión en el conflicto del Peaje Puente Piedra. Universidad Inca Garcilaso de la Vega. Perú.

Este trabajo investigativo analiza el grado de transgresión de los derechos humanos ante la represión por parte la instancia policial y la posibilidad de expresarse libremente respecto al conflicto del Peaje Puente Piedra, suscitados entre enero y febrero de 2017. La finalidad primordial que convocó al desarrollo de esta investigación fue la de establecer el grado de vulneración de dichos derechos en perjuicio de los pobladores a causa de la represión desatada por la fuerza policial ejercida en el distrito de Puente Piedra. Se precisa que la investigación realizada es descriptiva, en la que se consideró como muestra la suma total de los casos presentados a la ONG Coordinadora Nacional de Derechos Humanos. Respecto a las variables sociodemográficas el 48% de la muestra se halla en el rango de 20 a 30 años se precisa que el grupo de edad más representativa del grupo , el 58% de estas personas han nacido en Lima y en tanto que el 96% de estos tienen estudios secundarios o superiores.

Se arriba a la conclusión de que, como efecto de la represión por parte de la policía, se establece que lo actuado afectada la confianza en la PNP, expresándose en un margen del 84% respecto a los manifestantes encuestados y que no se mermó la confianza hacia la policía en un 16%. En lo que concierne a la percepción de respeto y al derecho a la libertad de expresión, se refleja que el (68%) de los pobladores participantes de la protesta contra la implementación del peaje de Puente Piedra, indican que a veces ejercen el derecho a su libertad de expresión. Respecto a hacer uso de su libertad de expresión, un preocupante 52% de los manifestantes precisan que no lo llegan a ejercer.

Estudio Jurídico Castro Law Office (2018) En el caso de los peajes de Lima: ¿Qué derechos de los usuarios estarían siendo vulnerados? Revista Digital.

Cobros no debidos, el artículo 1. Numeral 1º literal c) del Código, precisa que los usuarios llegan a tener el amparo de sus utilidades económicas y en específico, frente al abuso de

las cláusulas, procedimientos de comercio coercitivo, cualquier otra acción semejante, así como la información sesgadamente errática respecto a productos y servicios que acuerdan en el comercio.

Es preciso hacer hincapié respecto a la labor de INDECOPI institución que en cumplimiento de sus funciones ha sancionado estos procedimientos en los diversos aspectos vinculados a la labor económica, sean estos en asuntos de financiamiento, de seguros, tarjetas de crédito, de índole inmobiliario, educativo y otros, constituyendo en repetida jurisprudencia que el INDEBIDO COBRO se establece a razón de que un proveedor cobra al consumidor una cantidad no autorizada de acuerdo a ley, por contrato o disposición manifiesta.

Métodos abusivos de cobranzas

Algunas empresas encargadas del cobro de peaje utilizan procedimientos arbitrarios de cobranza, la metodología abusiva de cobranza se convierte en un procedimiento perverso y deshonesto para conseguir que el proveedor obtenga una acreencia, en razón a eso es que nuestras normativas tienen proscritos a estos tipos de procedimientos, no llegando a ser restrictivo los casos de los diferentes métodos abusivos de cobranza expuestos en el referido código.

El Código en su artículo N° 61 expresa está prohibida la práctica de métodos abusivos de cobranza, estos métodos afectan la honra del consumidor, la tranquilidad de su hogar, su estado laboral y su imagen personal frente a terceros no intervinientes a la relación de consumo, encontrando lo expuesto en correspondencia con el artículo N° 1 numeral 1 literal c), que reconoce como un derecho de los consumidores el no ser víctima de procedimientos abusivos de cobranza, en resguardo del consumidor y de sus derechos económicos

En el marco de esta línea, se asume que en particular LAMSAC viene trastocando los artículos referidos anteriormente, el motivo de lo expuesto se basa en lo siguiente:

Frente al reciente aumento respecto al cobro de los peajes de S/ 0.40 céntimos, como era de esperarse, hay usuarios que son reacios respecto al pago del aquel incremento; es decir, sobre el pago de S/ 5.70 soles, solamente pagan S/ 5.30 soles. Ante este hecho LAMSAC activa el SONAR UNA ALARMA que llega a ser escuchada por todos los

demás vehículos, así como por quienes están en la cola de las otras casetas, esto es por todos aquellos que se hallan en el peaje.

Sobre lo expuesto, la finalidad de activar el sonido de la sirena apunta a que los otros sujetos que están esperando en el peaje logren identificar al sujeto que no llegó a pagar el indebido incremento, menoscabando de esta manera la honorabilidad de aquel usuario bajo la exposición a una vergüenza social premeditada.

Es patente la ausencia de idoneidad respecto al cobro de peajes, respecto a este asunto, el artículo 18° del Código del Consumidor refiere que la idoneidad es entendida como la correspondencia entre lo recibido por el usuario y lo que esperaba recibir, en relación a aquello que se le ha ofrecido, a la información publicitaria brindada, el contexto y las condiciones del acuerdo, la naturaleza y característica del servicio, producto, el costo, entre otros, prestando atención a las situaciones del asunto y llegando a ser el proveedor el que responda por la idoneidad y calidad de los servicios y productos que se ofrecieron. Esta, esto es la idoneidad no solamente se circunscribe en razón a los aspectos formalmente pactados; por el contrario, además en razón de las expectativas propiciadas en el usuario prestando atención a los hechos peculiares asociados al aspecto de consumo, así también llegaría a ser el estado socioeconómico que exhibe el proveedor en el campo de la comercialización, la fragilidad del usuario, la información asimétrica, la confianza y expectativas que logra constituir el usuario respecto al bien o tipo de servicio pactado. Así también, se valorará el impacto del comportamiento del proveedor en el ámbito de comercio y en el bien jurídico tutelada, existencia, instrucción, y demás, su capacidad de raciocinio, la afectación a otros, entre demás asuntos.

2.2 Bases Teóricas o científicas

Stammler, R. citado por Monereo, P (2006) Teoría General de Derecho

Respecto a la teorización global de derecho, esta fue tipificada de "general", diferenciándola así de las ciencias jurídicas especiales, ya que en tanto la teoría tenía como objeto de estudio las diferentes ramas del derecho, toda vez, la otra era la ciencia general de aquellas ciencias especiales; en otras palabras, una manera sintetizada y generalizada de los resultados alcanzados por estas disciplinas. Entendiendo que era el estudio más general que abarcaba hacer sobre el derecho. Mediante este paso intentaban

determinar los conceptos jurídicos puros o fundamentales; no obstante, y como repetidas veces se ha observado, existió una falta de encontrar un vicio metodológico que, por tener deficiencias invalidaba toda la construcción.

Se ve mediante la siguiente ejemplificación que para determinar el concepto del derecho, analizaban las partes comunes de los distintos derechos y, a partir de consiguientes inducciones, alcanzaban el concepto buscado. Sin embargo, como se precisó, se cometía un vicio metodológico, a razón de que es fácil notar que el concepto del derecho, tan meticulosamente buscado, existía en la mentalidad del investigador, toda vez antes de realizar ese detallado estudio, entonces un claro ejemplo es, para reconocer como derecho al derecho argentino, es ineludible tener la idea conceptual referente al derecho.

En la misma forma, si no se contara con el concepto de un objeto cualquiera que sea, frente a uno de esos objetos, no se podría identificar como tal. En suma, corresponde ello a un camino errado, como en su momento lo destacó, oportunamente, Stammler ; de eso se hizo necesario asumir otra forma, sin demeritar que aquel método sería utilizado para otros fines, para ilustrarlo: estudios de derecho comparado. Arribando a la conclusión, de que la teoría general del derecho llega a ser una doctrina en la que se encuentra la historia de la filosofía jurídica, ésta se presenta como una tentativa fallida de reemplazarla, sin ningún tipo de relación con la llamada teoría fundamental del derecho y por ello, con la segmentación de la filosofía jurídica.

2.3 Definición de términos básicos

a. Peaje:

Referido al derecho de una persona a circular por una cierta zona. Asimismo, la zona donde se realiza el pago de dicho permiso se conoce como peaje, también se denomina peaje al pago que se realiza en sí mismo. El peaje es aplicado tanto a carretera, ruta; una autopista; un canal de navegación; etc. Entre los tipos de peaje se menciona a:

- Peaje abierto: cada cierta distancia hay una caseta de peaje, en esta caseta se realiza el pago de una cantidad.
- Peaje cerrado: al ingresar a una pista de peaje, se realiza el registro de ingreso y se paga a la salida, de acuerdo la longitud recorrida, sin tener paradas intermedias (e n

caso del peaje manual se recoge una tarjeta al ingreso y cuando se usa el telepeaje no se recoge tarjeta, ya que se instala un aparato encargado de registrar el ingreso).

- Peaje anual: este tipo de peaje el pago se realiza anualmente, este pago está acreditado mediante una pegatina en el parabrisas, para circular por todas las vías libremente. En caso del uso ocasional como el turismo, se tiene que pagar el mismo monto.
- Peaje urbano de congestión: Es la tasa, cargo o impuesto que se cobra en ciertas lugares con la política de tarifas de congestión, se menciona a las ciudades de Buenos Aires, Estocolmo, Londres, Milán y Singapur que implantaron esta tasa, el objetivo es reducir la cantidad de vehículos que ingresan a una zona del casco urbano para disminuir la congestión vehicular, además otro objetivo importante es ayudar a la disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero. Es un genuino portazgo, y no de un peaje en el sentido tradicional, generalmente llamado "Peaje urbano". (Germa, 2004).

b. Derecho:

Esta palabra procede del vocablo latino *directum*, cuyo significado es no retirarse del buen camino, continuar por el sendero señalado por ley, lo que se dirige o es bien dirigido. En otro sentido derecho es el conjunto de las normas jurídicas, establecidas por el estado como regulación de la conducta externa de los hombres y en caso de incumplimiento preveer una sanción judicial. El derecho son el total de grupo de normas que asignan deberes y normas que conceden facultades, que instauran las bases de convivencia social y el objetivo final es otorgar a cualquiera que sea miembro de la sociedad seguridad, certeza, igualdad, libertad y justicia. (González, 1986).

c. Vulnerar:

Palabra utilizada para calificar a una persona u objeto que podría ser dañado o recibir lesiones, tanto físicas o morales. La palabra vulnerable se origina del “*vulnerabilis*”, el vocablo “*vulnus*” significa “herida” y el sufijo “*abilis*” que enuncia “posibilidad”, entonces, es la posibilidad de ser herido. Además, la persona vulnerable tiene situaciones culturales, sociales, políticas, educacional, económicas, educacional, diferentes a comparación de otros individuos , en caso que una persona no tenga estudios se encuentra

en una situación de vulnerabilidad debido a que será dificultoso su desenvolvimiento en el mercado laboral por ende conseguir un puesto de trabajo que le permita satisfacer sus necesidades, el resultado de esta situación es la desigualdad en la sociedad. (Cavani, 2009)

d. Libre tránsito:

Potestad que tiene todo individuo de ingresar, retirarse, transitar y cambiar de residencia en el estado, sin necesidad de algún tipo de documento como pasaporte, carta de seguridad, salvoconducto u otros requisitos parecidos, es necesario añadir que el ejercicio de este derecho se encuentra sometido a las facultades de la autoridad judicial, especialmente en casos de responsabilidad civil o criminal, y a las de la autoridad administrativa. (Suárez, 2014).

e. Santa Cruz de Cocachacra:

El distrito de Santa Cruz de Cocachacra es uno de los 32 distritos que conforman la provincia de Huarochirí en la región de Lima.

CAPÍTULO III

HIPÓTESIS Y VARIABLE

3.1. Hipótesis General

El cobro de peaje afecta de manera directa y significativa en el derecho al libre tránsito de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí, ya que se afecta el viaje por el territorio nacional, trasladarse de la residencia al lugar de trabajo.

3.2. Hipótesis Específico

- El cobro de peaje afecta de manera directa y significativa en el viaje por el territorio nacional de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí
- El cobro de peaje afecta de manera directa y significativa al traslado de la residencia al lugar de trabajo de la localidad distrital de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí.

3.3. Definición conceptual y operacionalización de variables

Cobro de peaje: Lugar donde se realiza el abono de dicho permiso y al pago que se realiza en sí mismo. Se aplica en la carretera o ruta; una autopista; un canal de navegación; etc. (Germa, 2004).

Derecho de tránsito: Es uno de los derechos humanos reconocidos por la constitución peruana desde 1857, con esta redacción es la potestad que tiene todo individuo de ingresar, retirarse, transitar y cambiar de residencia en el estado, de carta de seguridad. (González, 1986).

3.4. Cuadro de operacionalización de variables

VARIABLE	DIMENSIÓN	INDICADOR
<p>Variable Independiente</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cobro de peaje <p>Definición: Lugar donde se realiza el abono de dicho permiso y al pago que se concreta en sí mismo. Se aplica en la carretera o ruta; una autopista; un canal de navegación; etc. (Germa, 2004).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cobro de tarifas <p>Definición: Punto de cobro donde se establecen tarifas de acuerdo al tipo de vehículo que transita: vehículos ligeros, vehículos pesados (pago por eje). (Germa, 2004).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cobros
<p>Variable Dependiente</p> <ul style="list-style-type: none"> • Derecho al tránsito 	<ul style="list-style-type: none"> • Libre tránsito <p>Definición: Facultad que tiene toda persona de</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Igualdad • Libertad de circular

<p>Definición: Es uno de los derechos humanos reconocidos por la constitución peruana desde 1857, con esta redacción es la potestad que tiene todo individuo de ingresar, retirarse, transitar y cambiar de residencia en el estado, de carta de seguridad. (<i>González, 1986</i>)</p>	<p>ingresar, salir y mudar de residencia, sin necesidad de salvoconductos u otros requisitos. (<i>Suárez, 2014</i>)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Gratuidad para circular
	<ul style="list-style-type: none"> • Derecho del consumidor <p>Definición: Designación que se otorga a las normas emanadas de los poderes públicos destinadas a proteger al consumidor o usuario en el mercado de bienes y servicios. (<i>Morales, 2008</i>)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cobro excesivo • Métodos exagerados de cobranza • Falta de idoneidad

CAPÍTULO IV

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

4.1 Tipo y nivel de investigación

4.1.1 Tipo de investigación

La acción investigativa es **Básica** a razón de que busca el conocimiento en un determinado contexto de la realidad, con la finalidad de apoyar a la sociedad y esta logre capacidad de respuesta a los nuevos retos que se presente a futuro. Según *Sánchez (2015)*

4.1.2 Nivel de investigación

Respecto al nivel investigativo se precisa que es **explicativo causal según Sánchez (2015)** dado que la investigación busca de explicar las causas por las que ocurren determinadas situaciones, hechos o fenómenos.

4.2. Métodos y diseño de investigación

4.2.1 Métodos de la investigación

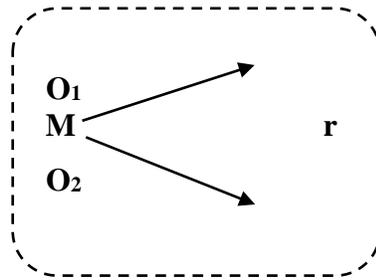
El método aplicado fue el deductivo, “consiste en tomar aspectos particulares para conseguir explicaciones generalizadas, el método deductivo estudia aspectos generales de las variables tomadas en la investigación para identificar verdades particulares y se logra obtener conclusiones del estudio” (*Sánchez, 2015*).

4.2.2. Diseño de la investigación

Se precisa que el diseño es el no experimental, “Dado que no realiza manipulación alguna de las variables de estudio cobro de peaje y derecho al tránsito, solo se observa la realidad tal y como se presenta en el ambiente natural de los hechos” (*Sánchez, 2015*).

Se utilizará el diseño causal el cual nos permite asociar dos variables de una misma muestra cuyo diseño es el siguiente:

Correlacional



Donde:

M = Muestra de investigación

O₁ = Observaciones realizadas de la variable cobro de peaje

O₂ = Observaciones realizadas de la variable derecho al tránsito

r = Índice de causalidad entre ambas variables.

4.3 Población y muestra de la investigación

4.3.1. Población

La población del estudio estuvo conformada por 43 pobladores del distrito de Santa Cruz de Cocachacra debido a que circulan con su movilidad para desplazarse a sus distintas labores y necesariamente pasan por el peaje de Corcona.

4.3.2. Muestra

Al respecto no se contó con una muestra, dado que se investigará con la población en su conjunto

4.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

4.4.1. Técnicas

Encuesta: Esta encuesta aplicada tuvo fases descriptivas de interacción social, consistió en realizar la formulación de preguntas a los ciudadanos, la encuesta tiene gran relevancia ya que la información obtenida permite ser sistematizada para luego ser procesada y obtener conclusiones respecto a las variables de investigación (Valderrama, 2009).

4.4.2 Instrumentos

Cuestionario: Caracterizado por llegar a ser rigurosamente estandarizado, se postulan frases descriptivas en las que las respuestas de apreciación utilizando la escala de Likert.

4.4.3. Validez y confiabilidad

La validez del instrumento se obtuvo por expertos del tema, para poder establecer la confiabilidad de los datos obtenidos en la recolección de datos, además la confiabilidad del instrumento se medirá con la prueba de alfa de Cronbach en el programa spss versión 22.

casos	Número de encuestas	porcentaje
Válido	10	100 %
Excluido	0	0 %
Total	10	100 %

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

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
0,943	20

4.4.4. Procesamiento y análisis de datos

Respecto a esta etapa el procesamiento de datos y prueba de hipótesis se realizó en el programa estadístico SPSS versión 22, el software brindó los datos de correlación de las variables con el coeficiente r Pearson.

4.4.5. Ética en la investigación

La población tiene conocimiento que sus datos serán revelados en la investigación, pero protegiendo su identidad, los datos fueron obtenidos por el mismo investigador con previo apoyo del asesor.

CAPÍTULO V

RESULTADOS

5.1. Resultados

1. Considera que el cobro de peajes beneficia a la población

TABLA N°1

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Siempre	10	23%
A veces	8	19%
Nunca	25	58%
Total de respuestas	43	100%

Fuente: Pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí

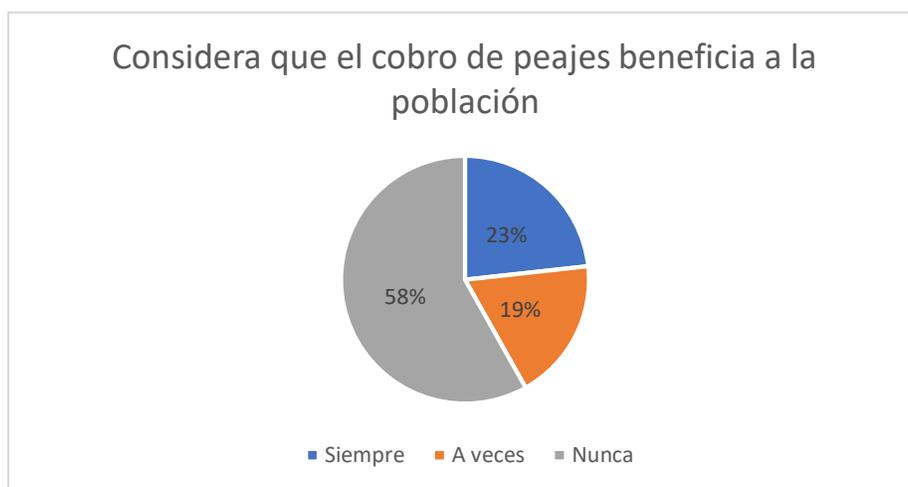


Figura N° 1. *Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.*

Interpretación: Respecto a la tabla y figura N.º1, Los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí refieren en un 23% que el cobro de peajes siempre beneficia a la población, el 19%, da a conocer que el

cobro de peajes a veces beneficia a la población y asimismo el 58% asevera que el cobro de peajes nunca beneficia a la población.

2. Cree que el cobro del peaje vulnera su derecho de libertad e igualdad

TABLA N°2

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Siempre	25	58%
A veces	11	26%
Nunca	7	16%
Total de respuestas	43	100%

Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.



Figura N° 2. *Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.*

Interpretación: Respecto a la tabla y figura N.º2, los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí refieren en un 58% que el cobro del peaje siempre vulnera su derecho de libertad e igualdad, el 26%, da a

conocer que el cobro del peaje a veces vulnera su derecho de libertad e igualdad y asimismo el 16% asevera que el cobro del peaje nunca vulnera su derecho de libertad e igualdad.

3. Tiene conocimiento sobre a que es destinado el cobro de peaje

TABLA N°3

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Siempre	0	0%
A veces	3	7%
Nunca	40	93%
Total de respuestas	43	100%

Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachaca correspondiente a la provincia de Huarochiri

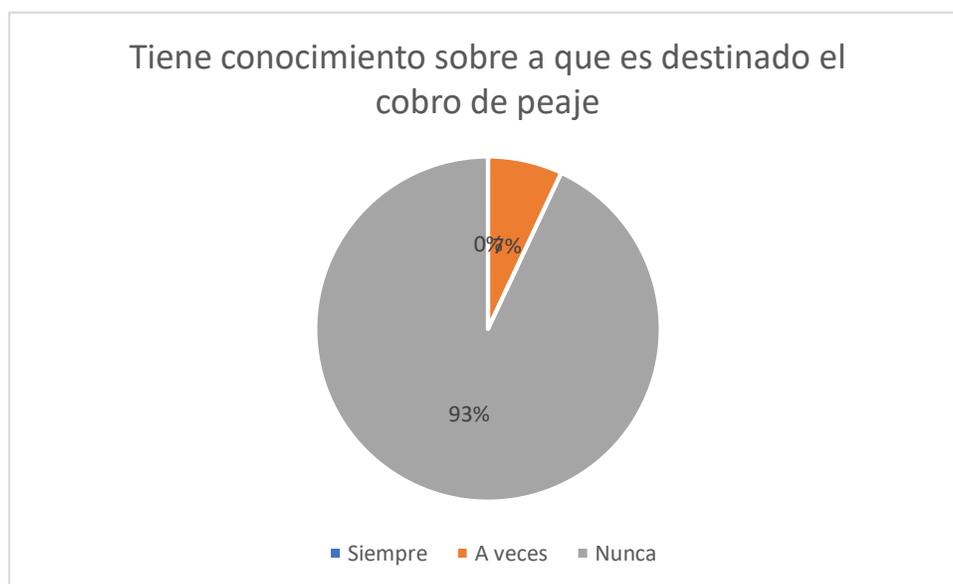


Figura N° 13. *Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachaca correspondiente a la provincia de Huarochiri*

Interpretación: Respecto a la tabla y figura N.º3, la población Pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachaca, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí refieren en un 7%, da a conocer que a veces tiene conocimiento sobre a que es destinado el cobro de peaje y asimismo el 93% asevera que nunca tiene conocimiento sobre a que es destinado el cobro de peaje.

4. Considera que el pago establecido en el tarifario del peaje es muy alto

TABLA N°4

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Siempre	26	60%
A veces	12	28%
Nunca	5	12%
Total de respuestas	43	100%

Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.

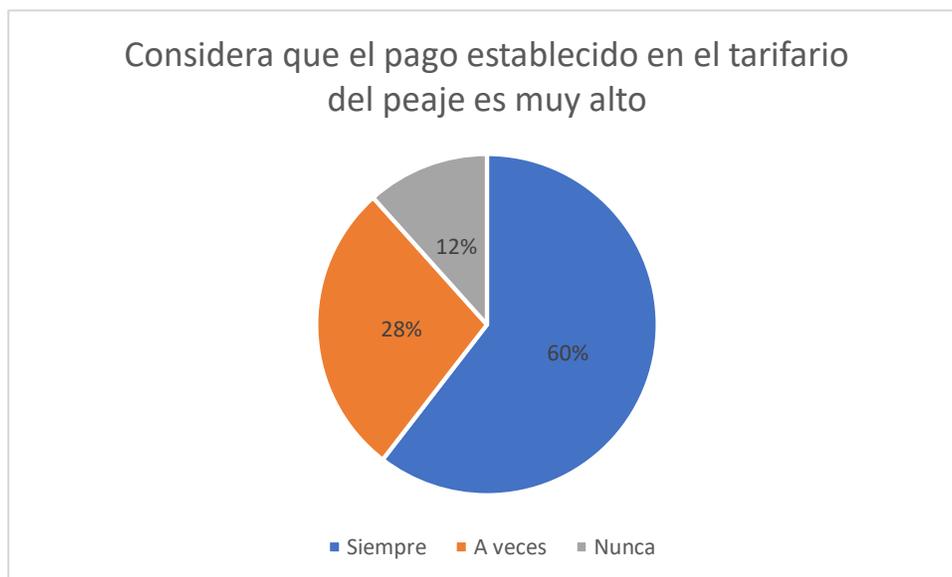


Figura N° 4. Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri

Interpretación: Respecto a la tabla y figura N.º4, la Pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí refieren en un 60% que el pago establecido en el tarifario del peaje siempre es muy alto, el 28%, da a conocer que el pago establecido en el tarifario del peaje a veces es muy alto y asimismo el 12% asevera que el pago establecido en el tarifario del peaje nunca es muy alto.

5. Considera que el costo del peaje es retribuido adecuadamente con el mejoramiento vial o de carreteras en Corcona

TABLA N°5

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Siempre	7	16%
A veces	11	26%
Nunca	25	58%
Total de respuestas	43	100%

Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.

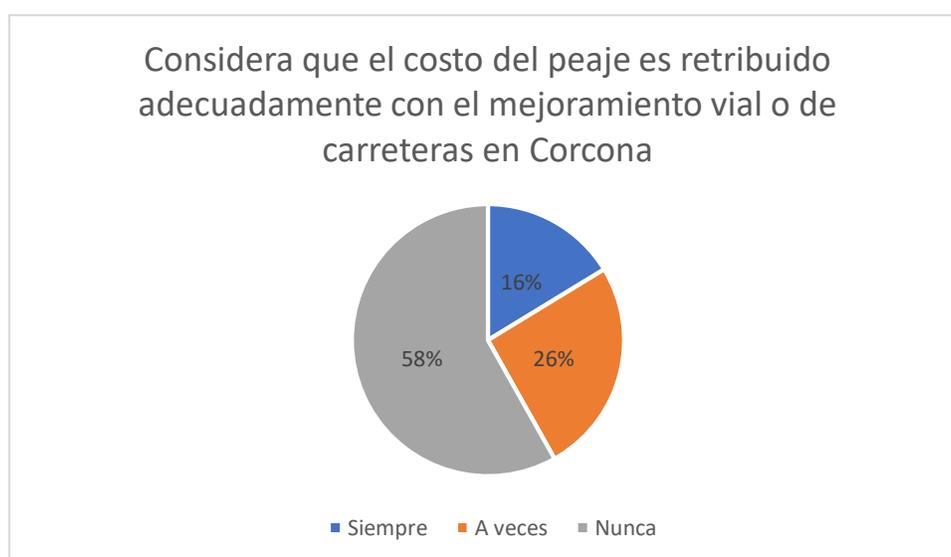


Figura N° 5. *Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.*

Interpretación: Respecto a la tabla y figura N.º5, la población Pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí refieren en un 16% que el costo del peaje siempre es retribuido adecuadamente con el mejoramiento vial o de carreteras en Corcona, el 26%, da a conocer que el costo del peaje a veces es retribuido adecuadamente con el mejoramiento vial o de carreteras en Corcona y

asimismo el 58% asevera que el costo del peaje nunca es retribuido adecuadamente con el mejoramiento vial o de carreteras en Corcona.

6. Considera que debe ser gratuita la vía Corcona (Carretera Central, 15545)

TABLA N°6

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Siempre	21	49%
A veces	12	28%
Nunca	10	23%
Total de respuestas	43	100%

Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.

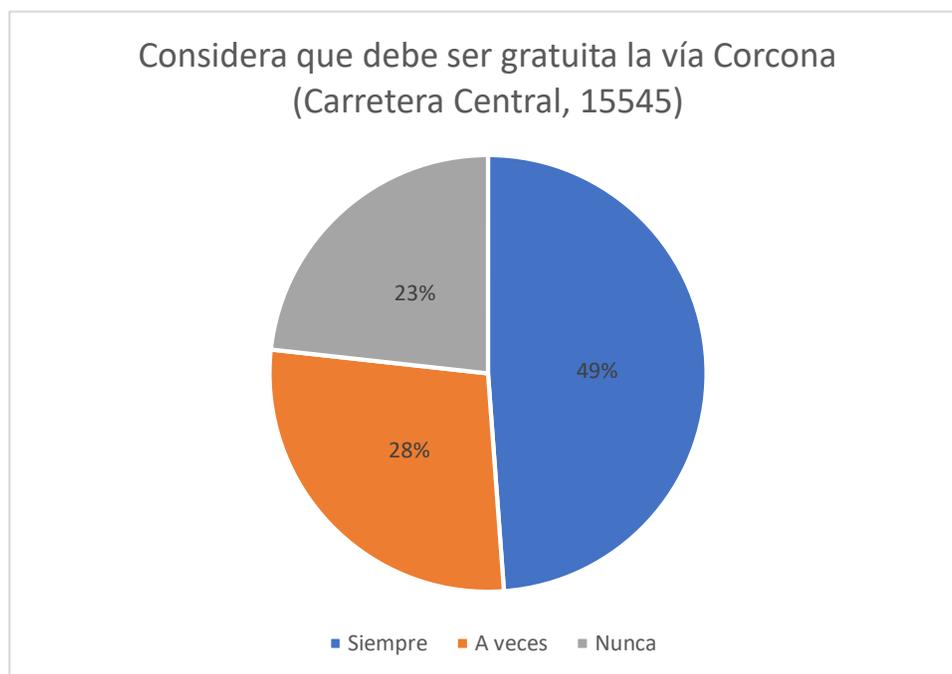


Figura N° 6. Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.

Interpretación: Respecto a la tabla y figura N.º6, la población de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí refieren en un 49% que siempre debe ser gratuita la vía Corcona (Carretera Central, 15545), el 28%, da a

conocer que a veces debe ser gratuita la vía Corcona (Carretera Central, 15545) y asimismo el 23% asevera que nunca debe ser gratuita la vía Corcona (Carretera Central, 15545).

7. Aproximadamente cuánto le cobran el peaje, por su vehículo

TABLA N°7

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Entre 5 a 9 soles	19	44%
Entre 10 a 15 soles	21	49%
Más de 15 soles	3	7%
Total de respuestas	43	100%

Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri

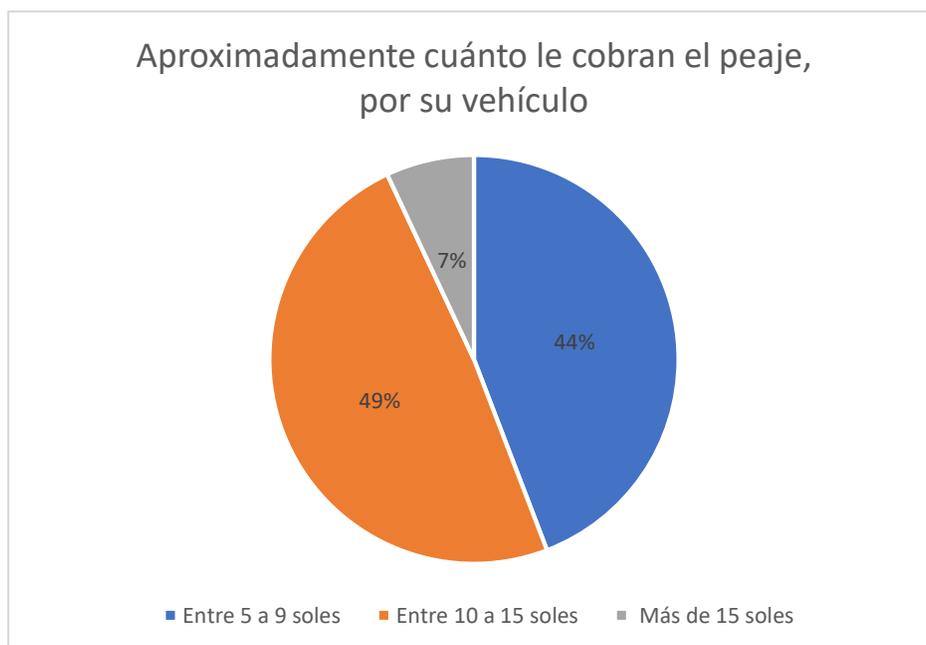


Figura N° 7. Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.

Interpretación: Respecto a la tabla y figura N.º7, la población Pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí,

refieren en un 44% que el cobro de peajes esta entre 5 a 9 soles, el 49%, da a conocer que el cobro de peajes esta entre 10 a 15 soles y asimismo el 7% asevera que el cobro de peajes es mayor a 15 soles.

8. Considera que las vías no deben tener costo para el tránsito vehicular

TABLA N°8

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Siempre	3	7%
A veces	5	12%
Nunca	35	81%
Total de respuestas	43	100%

Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.

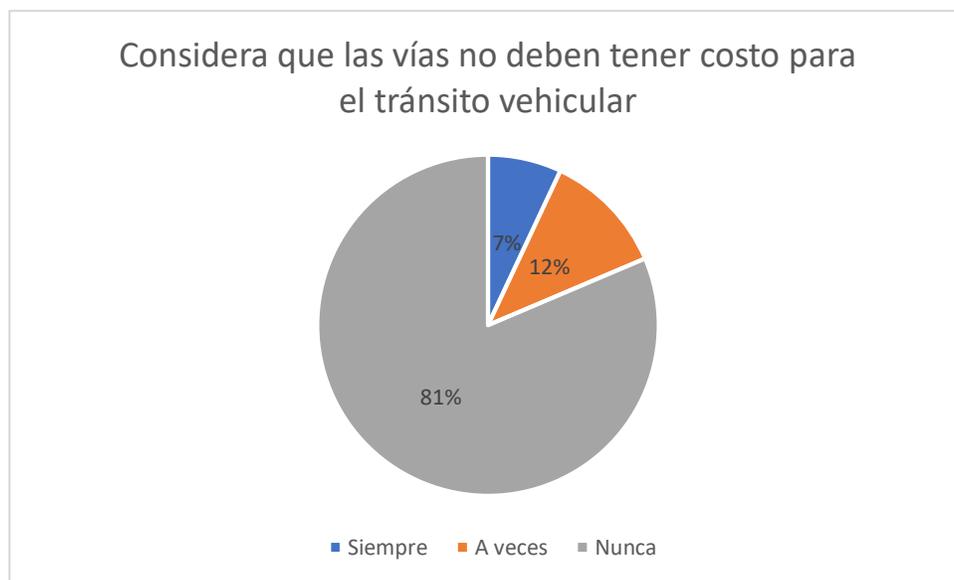


Figura N° 8. *Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.*

Interpretación: Respecto a la tabla y figura N.º8, la población Pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí., refieren en un 7% que las vías siempre no deben tener costo para el tránsito vehicular, el 12%, da a conocer que las vías a veces no deben tener costo para el tránsito vehicular y asimismo el 81% asevera que las vías nunca no deben tener costo para el tránsito vehicular.

9. Se debe acceder a un transporte libre y seguro

TABLA N°9

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Siempre	35	81%
A veces	5	12%
Nunca	3	7%
Total de respuestas	43	100%

Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri

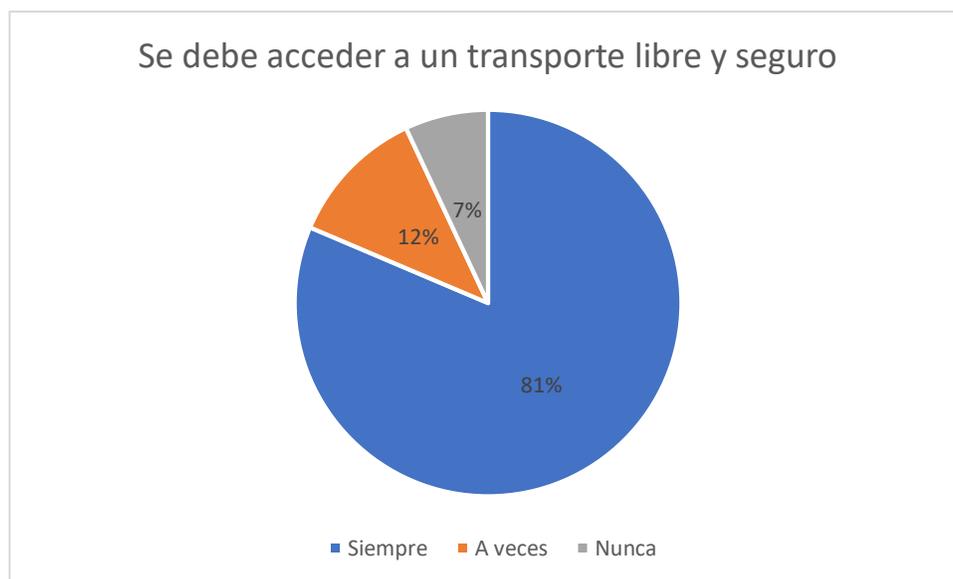


Figura N° 9. *Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.*

Interpretación: Respecto a la tabla y figura N.º9, la población Pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí, refieren en un 81% que siempre se debe acceder a un transporte libre y seguro, el 12%, da a conocer que a veces se debe acceder a un transporte libre y seguro y asimismo el 7% asevera que nunca se debe acceder a un transporte libre y seguro.

10. La carretera debe mantenerse libre de peajes, para ser accesible a todos los ciudadanos

TABLA N°10

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Siempre	8	19%
A veces	20	47%
Nunca	15	35%
Total de respuestas	43	100%

Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachaca correspondiente a la provincia de Huarochiri.

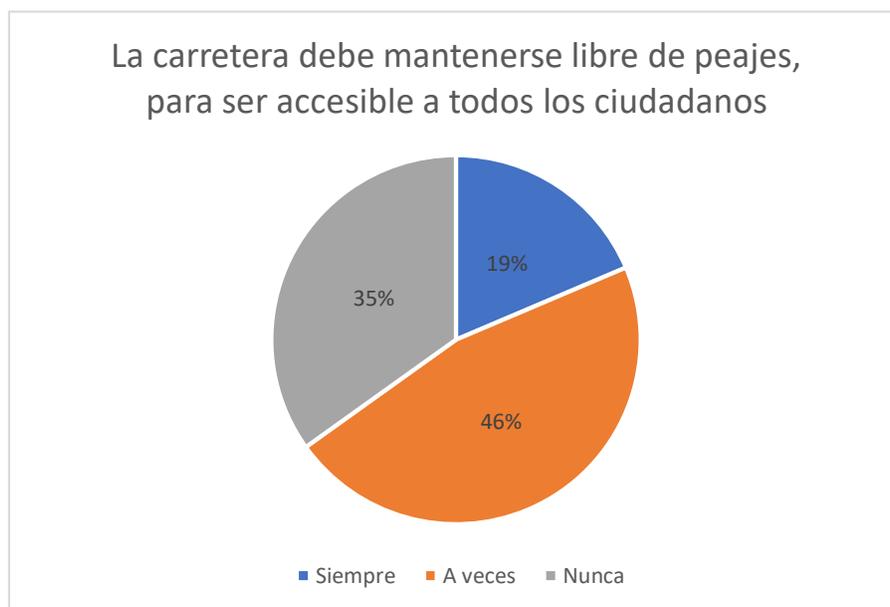


Figura N° 10. Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachaca correspondiente a la provincia de Huarochiri

Interpretación: Respecto a la tabla y figura N.º10, la población de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachaca, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí refieren en un 19% que siempre la carretera debe mantenerse libre de peajes, para ser accesible a todos los ciudadanos, da a conocer que el 46% a veces la carretera debe mantenerse libre de peajes,

para ser accesible a todos los ciudadanos y asimismo el 35% asevera que nunca la carretera debe mantenerse libre de peajes, para ser accesible a todos los ciudadanos.

11. Cree que sea beneficioso para la población de Corcona desplazarse por las vías sin un costo (peaje)

TABLA N°11

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Siempre	40	93%
A veces	3	7%
Nunca	0	0%
Total de respuestas	43	100%

Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.

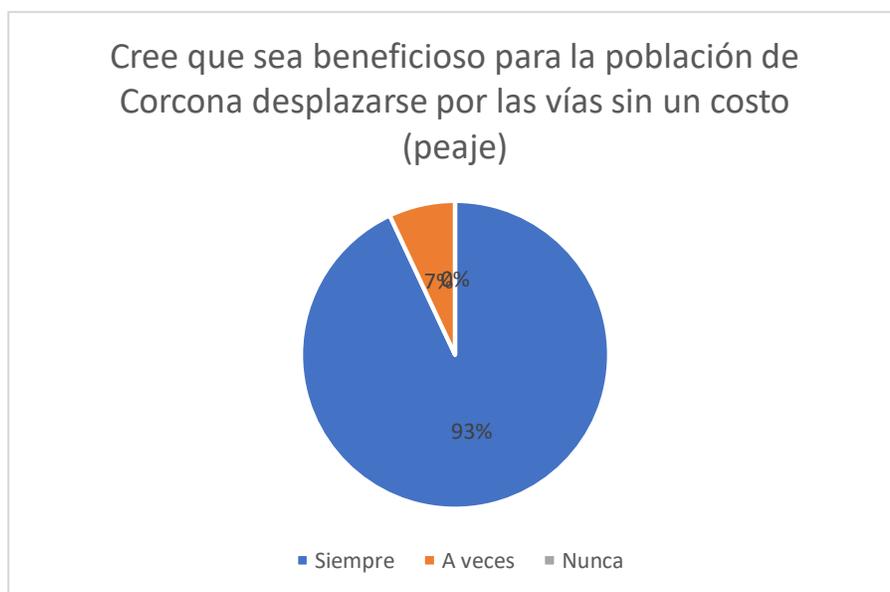


Figura N° 11. *Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri*

Interpretación: Respecto a la tabla y figura N.º11, la población de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí refieren en un

93% que siempre es beneficioso para la población desplazarse por las vías sin un costo (peaje), asimismo el 7% asevera que a veces es beneficioso para la población desplazarse por las vías sin un costo (peaje).

12. Es constantes las reparaciones o trabajos para la conservación de las carreteras/vías que utiliza

TABLA N°12

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Siempre	3	7%
A veces	0	0%
Nunca	40	93%
Total de respuestas	43	100%

Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.

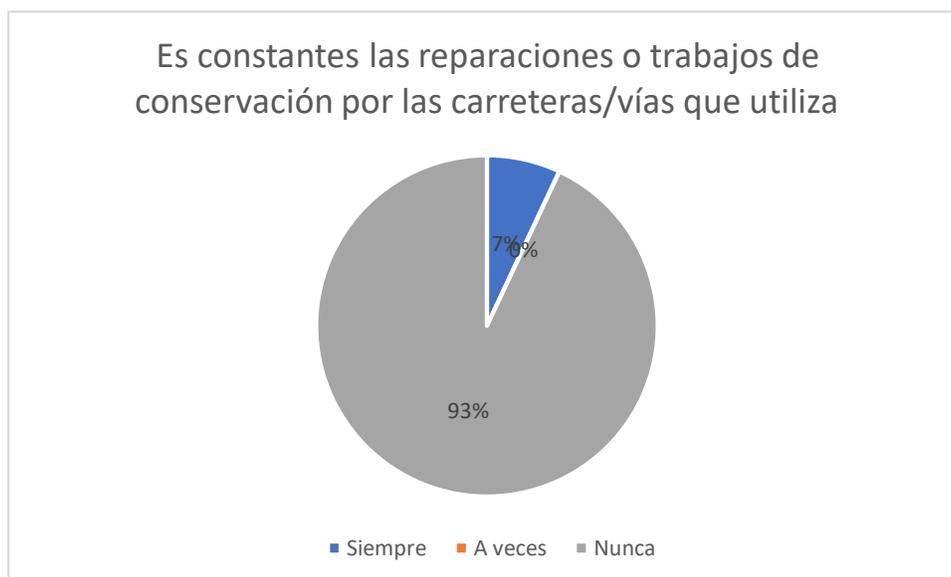


Figura N° 12. *Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.*

Interpretación: Respecto a la tabla y figura N.º12, la población de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí, refieren en un 0% que siempre es constante las reparaciones y trabajos para la conservación de las carreteras/vías que utiliza, el 7%, da a conocer que a veces existen las reparaciones y trabajos para la conservación por las carreteras/vías que utiliza, del mismo modo el 93%, da a conocer que nunca existen las reparaciones o trabajos de conservación en las carreteras/vías que utiliza.

13. Crees que es suficiente el mantenimiento que se realiza en la carretera que utiliza

TABLA N°13

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Siempre	3	7%
A veces	15	35%
Nunca	25	58%
Total de respuestas	43	100%

Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.

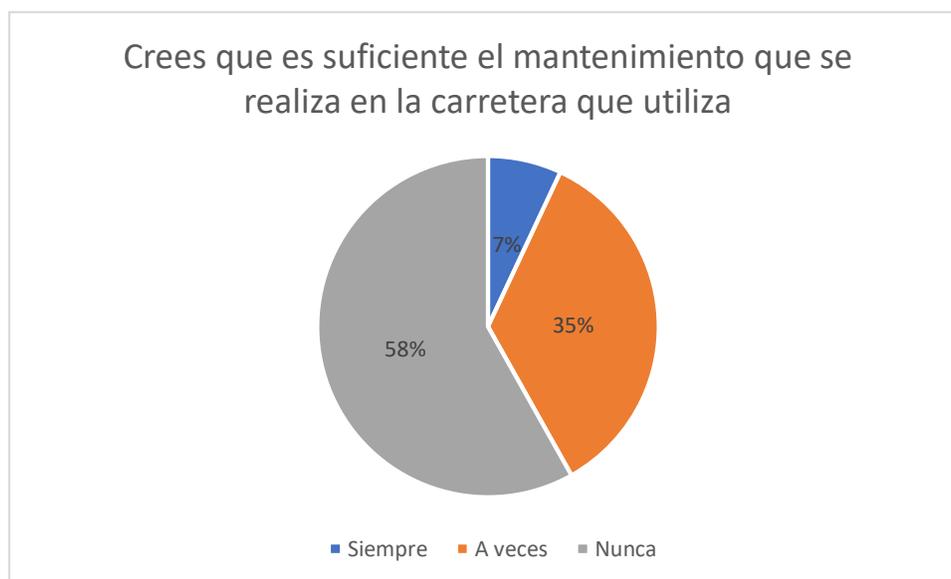


Figura N° 13. *Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri*

Interpretación: Respecto a la tabla y figura N.º13, la población de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí refieren en un 7% que siempre es suficiente el mantenimiento que se realiza en la carretera que utiliza, el 35%, da a conocer que a veces es suficiente el mantenimiento que se realiza en la carretera y asimismo el 58% asevera que nunca es suficiente el mantenimiento que se realiza en la carretera que utiliza

14. Se puede movilizar libremente de un distrito a otro

TABLA N°14

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Siempre	3	7%
A veces	5	12%
Nunca	35	81%
Total de respuestas	43	100%

Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.

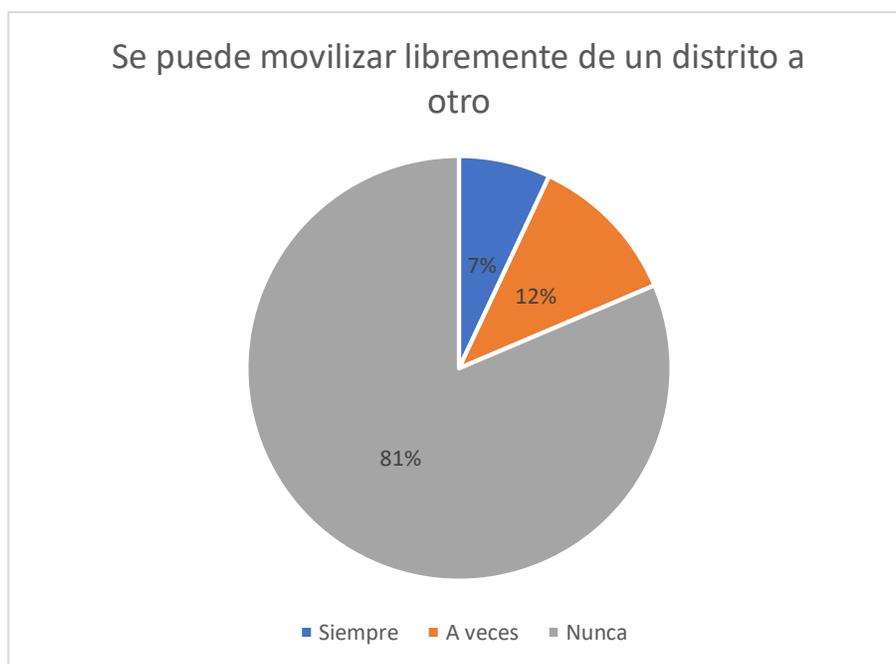


Figura N° 14. *Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.*

Interpretación: Respecto a la tabla y figura N.º14, la población de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí, refieren en un 7% que siempre se puede movilizar libremente de un distrito a otro, el 12%, da a conocer que

a veces se puede movilizar libremente de un distrito a otro, de igual manera el 81% refiere que nunca se puede movilizar libremente de un distrito a otro.

15. En su recorrido para el trabajo, realiza pagos adicionales por el vehículo que usa

TABLA N°15

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Siempre	40	93%
A veces	3	7%
Nunca	0	0%
Total de respuestas	43	100%

Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.



Figura N° 15. *Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri*

Interpretación: Respecto a la tabla y figura N.º15, la población de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí, refieren en un 93% que siempre en su recorrido para el trabajo, realiza pagos adicionales por el vehículo

que usa, el 7%, da a conocer que a veces en su recorrido para el trabajo, realiza pagos adicionales por el vehículo que usa y asimismo el 0% asevera que nunca en su recorrido para el trabajo, realiza pagos adicionales por el vehículo que usa.

16. Hace largos viajes para llegar a su centro de trabajo

TABLA N°16

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Siempre	39	91%
A veces	3	7%
Nunca	1	2%
Total de respuestas	43	100%

Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.



Figura N° 16. *Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri*

Interpretación: Respecto a la tabla y figura N.º16, la población de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí, refieren en un 91% que siempre hace largos viajes para llegar a su centro de trabajo, el 7%, da a conocer que a veces hace largos viajes para llegar a su centro de trabajo, del mismo modo el 2%, asevera que nunca hace largos viajes para llegar a su centro de trabajo.

17. Considera que la población de Santa Cruz de Cocachacra, deba acceder gratuitamente a este servicio (Peaje)

TABLA N°17

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Siempre	43	100%
A veces	0	0%
Nunca	0	0%
Total de respuestas	43	100%

Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.

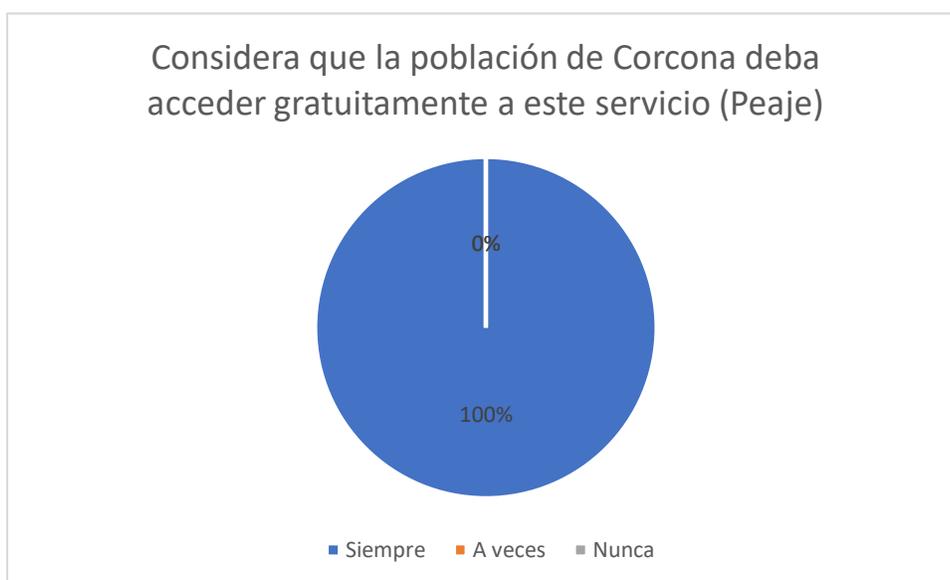


Figura N° 17. *Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.*

Interpretación: Respecto a la tabla y figura N.º17, la población de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí., refieren en un 100% que la población de Corcona siempre deba acceder gratuitamente a este servicio (Peaje).

18. En el lugar donde se cobra peaje existen accidentes de tránsito

TABLA N°18

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Siempre	26	60%
A veces	15	35%
Nunca	2	5%
Total de respuestas	43	100%

Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.

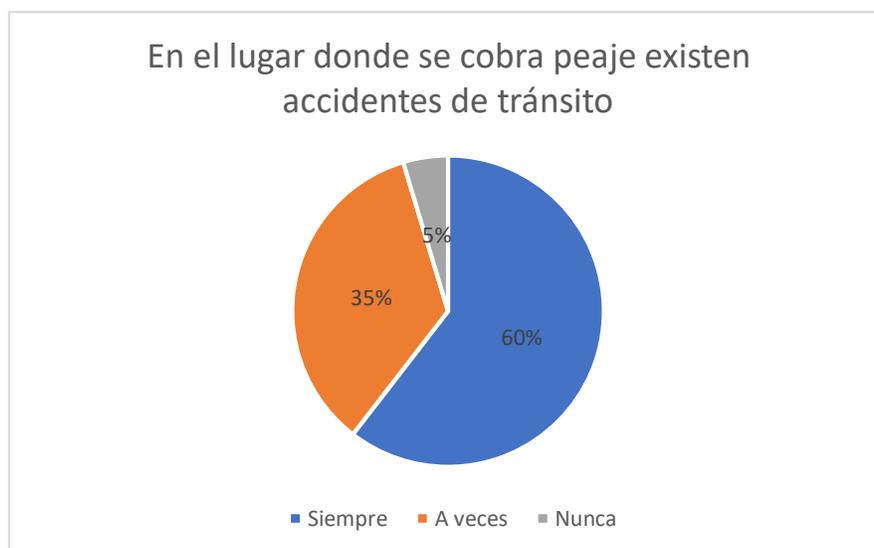


Figura N° 18. *Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.*

Interpretación: Respecto a la tabla y figura N.º18, la población de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí, refieren en un 60% que siempre en el lugar donde se cobra peaje existen accidentes de tránsito y el 35% asevera en el lugar donde se cobra peaje a veces existen accidentes de tránsito y el 5% refiere que nunca en el lugar donde se cobra peaje existen accidentes de tránsito.

19. Existe algún punto o tramo de concentración de accidentes por las carreteras dañadas por donde circulas normalmente

TABLA N°19

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Siempre	26	60%
A veces	15	35%
Nunca	2	5%
Total de respuestas	43	100%

Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.

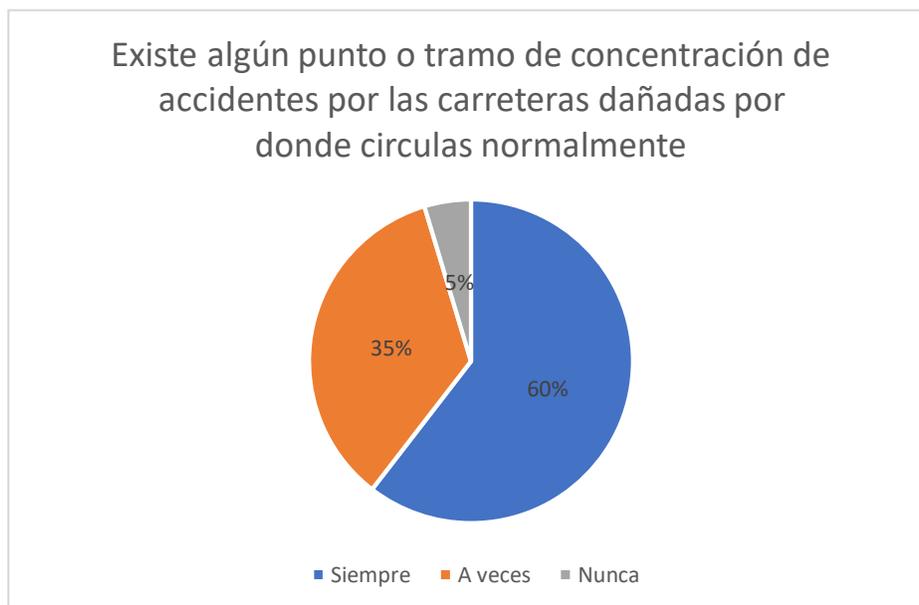


Figura N° 19. *Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri*

Interpretación: Respecto a la tabla y figura N.º19, la población de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí, refieren en un 60% que siempre existe algún punto o tramo de concentración de accidentes por las carreteras por las que circulas normalmente, el 35% asevera a veces existe algún punto o tramo de concentración de accidentes por las carreteras por las que circulas normalmente y el 5% refiere que nunca existe algún punto o tramo de concentración de accidentes por las carreteras por las que circulas normalmente.

20. Cree conveniente que el pago del peaje solo sea de ida

TABLA N°20

ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Siempre	43	100%
A veces	0	0%
Nunca	0	0%
Total de respuestas	43	100%

Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.

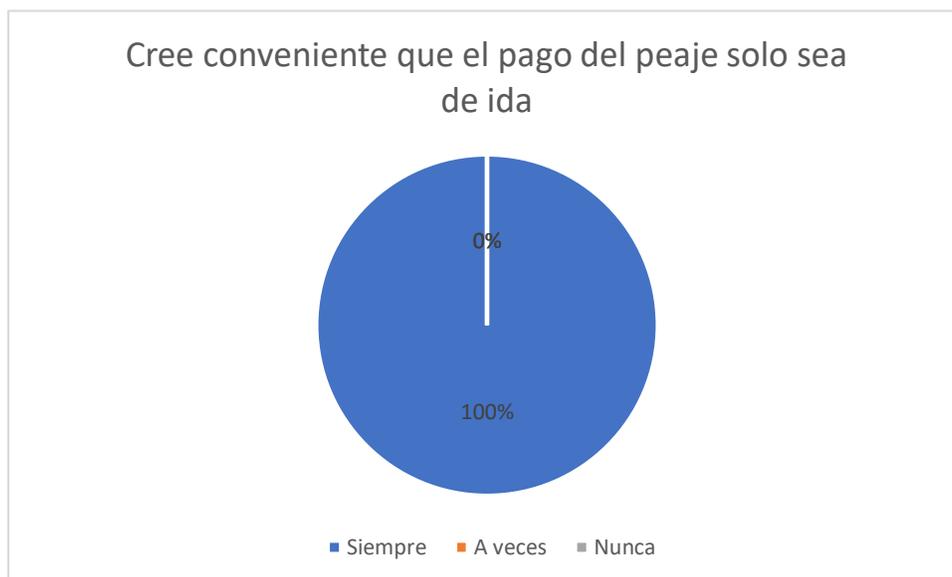


Figura N° 20. *Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri.*

Interpretación: Respecto a la tabla y figura N.º20, la población de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí, refieren en un 100% que cree conveniente que siempre el pago del peaje solo sea de ida.

21. Considera que el cobro de peaje dificulta su llegada a su lugar de trabajo

TABLA N°21

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
Siempre	40	93%
A veces	3	7%
Nunca	0	0%
Total de respuestas	43	100%

Fuente: Pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, provincia de Huarochirí.

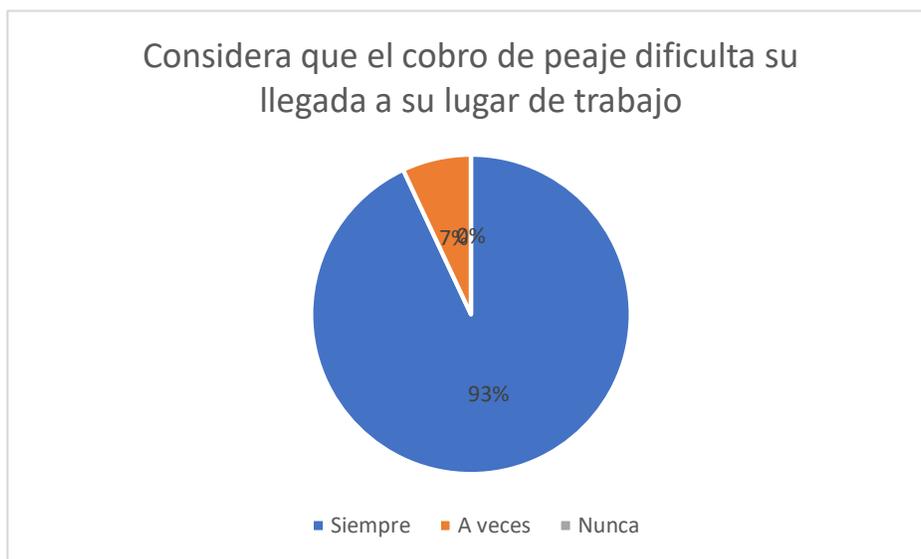


Figura N° 21. Fuente: Pobladores de la localidad FJ de Santa Cruz de Cocachacra correspondiente a la provincia de Huarochiri

Interpretación: Respecto a la tabla y figura N.º 21, la población del distrito de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí refieren en un 93% que siempre el cobro de peaje dificulta su llegada a su lugar de trabajo,

asimismo el 7% refiere que a veces el cobro de peaje dificulta su llegada a su lugar de trabajo, del mismo modo el 0% refiere que nunca el cobro de peaje dificulta su llegada a su lugar de trabajo.

Resumen de procesamiento de datos		
casos	Número de encuestas	porcentaje
Válido	43	100 %
Excluido	0	0 %
Total	43	100 %

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

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
0,917	21

Escala de correlación

R	La correlación:
± 1	perfecta (+) 0 (-)
± 0.85 a ± 0.99	alta y fuerte (+) 0 (-)
± 0.60 a ± 0.84	alta (+) 0 (-)
± 0.40 a ± 0.59	moderada (+) 0 (-)
± 0.15 a ± 0.39	baja (+) 0 (-)
± 0.01 a ± 0.14	baja y débil (+) 0 (-)
0	nula (+) 0 (-)

COMPROBACIÓN DE HIPOTESIS

Hipótesis general

El cobro de peaje afecta de manera directa y significativa en el derecho al libre tránsito de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí, ya que se afecta el viaje por el territorio nacional, trasladarse de la residencia al lugar de trabajo

Correlaciones

		Cobro de peaje	Libre tránsito
Cobro de peaje	Correlación de Pearson	1	-,774**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	43	43
Libre tránsito	Correlación de Pearson	-,774**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	43	43

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

Hipótesis nula: H0 El cobro de peaje **NO** afecta de manera directa y significativa en el derecho al libre tránsito de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí, ya que se afecta el viaje por el territorio nacional, trasladarse de la residencia al lugar de trabajo

Hipótesis alterna: Ha El cobro de peaje **SI** afecta de manera directa y significativa en el derecho al libre tránsito de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí, ya que se afecta el viaje por el territorio nacional, trasladarse de la residencia al lugar de trabajo

$$t_c = \frac{0,774\sqrt{-43-2}}{\sqrt{1-(0,774)^2}} 7,82$$

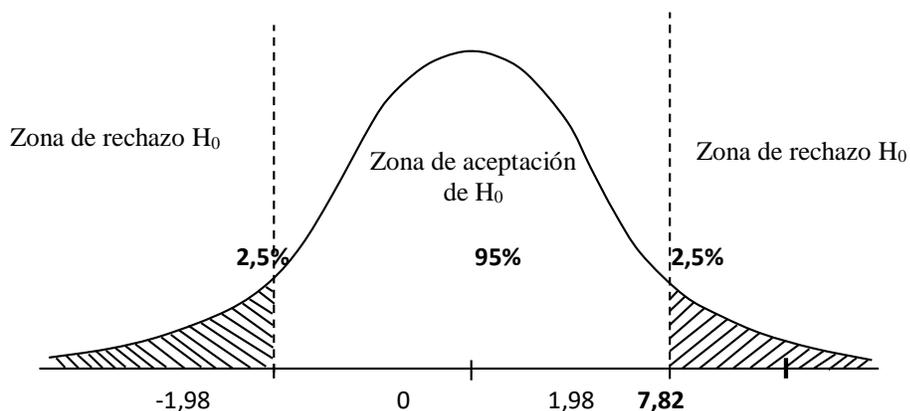
Regla de decisión:

Rechazar la hipótesis nula H0 si:

$$-1,98 \geq t_c \geq 1,98$$

$$-1,98 \geq 7,82 \text{ ó } 7,82 \geq 1,98$$

Prueba t de student de la hipótesis general



Conclusión estadística

Se concluye que el cobro de peaje **SI** afecta de manera directa y significativa en el derecho al libre tránsito de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí, ya que se afecta el viaje por el territorio nacional, trasladarse de la residencia al lugar de trabajo, con un nivel de significancia de 0,774 y t calculada es mayor que la t teórica ($7,82 > 1,98$).

Hipótesis específicas 1

1.- El cobro de peaje afecta de manera directa y significativa en el viaje por el territorio nacional de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí

		Cobro de peaje	Viaje por el territorio nacional
Cobro de peaje	Correlación de Pearson	1	-,778**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	43	43
Viaje por el territorio nacional	Correlación de Pearson	-,778**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	43	43

Hipótesis nula: H0 El cobro de peaje **NO** afecta de manera directa y significativa en el viaje por el territorio nacional de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí.

Hipótesis alterna: Ha El cobro de peaje **SI** afecta de manera directa y significativa en el viaje por el territorio nacional de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí.

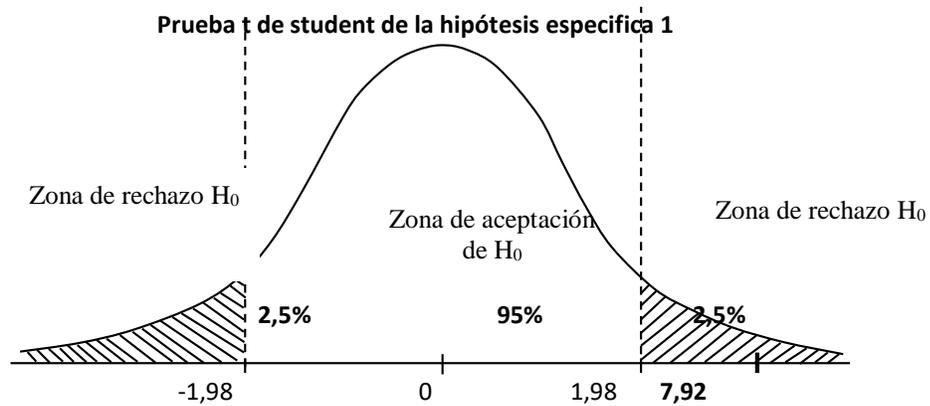
$$t_c = \frac{0,778\sqrt{43-2}}{\sqrt{1-(0,778)^2}} = 7,92$$

Regla de decisión:

Rechazar la hipótesis nula H0 si ocurre que:

$$-1,98 \geq t_c \geq 1,98$$

$$-1,98 \geq 7,92 \text{ ó } 7,92 \geq 1,98$$



Conclusión estadística

Se concluye que El cobro de peaje **SI** afecta de manera directa y significativa en el viaje por el territorio nacional de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí, con un nivel de significancia de 0,778 y t calculada es mayor que la t teórica ($7,92 > 1,98$).

Hipótesis específicas 2

2.- El cobro de peaje afecta de manera directa y significativa al traslado de la residencia al lugar de trabajo de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí

Correlaciones

		Cobro de peaje	Traslado de la residencia al lugar de trabajo
Cobro de peaje	Correlación de Pearson	1	-,768**
	Sig. (bilateral)		,000
	N	43	43
Traslado de la residencia al lugar de trabajo	Correlación de Pearson	-,768**	1
	Sig. (bilateral)	,000	
	N	43	43

Hipótesis nula: H0 El cobro de peaje **NO** afecta de manera directa y significativa al traslado de la residencia al lugar de trabajo de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí.

Hipótesis alterna: Ha El cobro de peaje **SI** afecta de manera directa y significativa al traslado de la residencia al lugar de trabajo de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí.

$$t_c = \frac{0,768\sqrt{-43-2}}{\sqrt{1-(0,768)^2}} 7,67$$

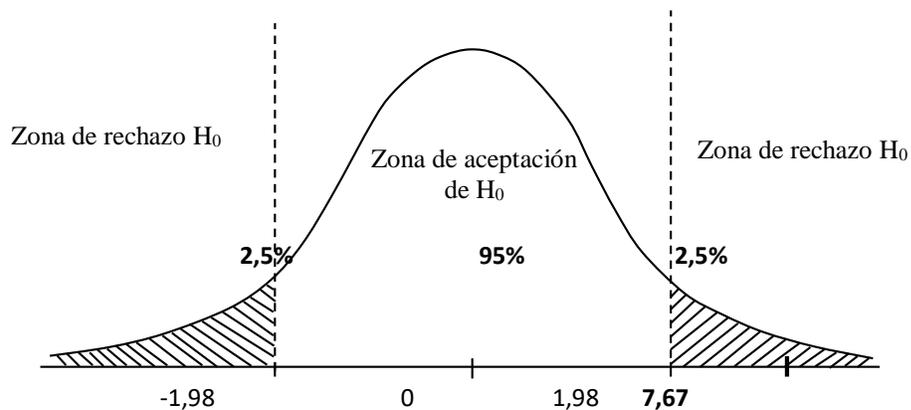
Regla de decisión:

Rechazar la hipótesis nula H0 si ocurre que:

$$-1,98 \geq t_c \geq 1,98$$

$$-1,98 \geq 7,67 \text{ ó } 7,67 \geq 1,98$$

Prueba t de student de la hipótesis específica 2



Conclusión estadística

Se concluye que el cobro de peaje **SI** afecta de manera directa y significativa al traslado de la residencia al lugar de trabajo de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí con un nivel de significancia de 0,768 y t calculada es mayor que la t teórica ($7,67 > 1,98$).

CAPÍTULO VI

DISCUSIÓN

6.1. Discusión de Resultados

6.1.1. Hipótesis específica N° 1

El cobro de peaje afecta de manera directa y significativa en el viaje por el territorio nacional de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí

La comprobación de hipótesis en la estadística inferencial se puede apreciar que: Se concluye que El cobro de peaje **SI** afecta de manera directa y significativa en el viaje por el territorio nacional de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí con un nivel de significancia de 0,778 y t calculada es mayor que la t teórica ($7,92 > 1,98$).

Asimismo, la estadística descriptiva nos brinda los resultados de obtenidos, donde se aprecia que 60% considera que el pago establecido en el tarifario del peaje siempre es muy alto, 49% que siempre debe ser gratuita la vía de Santa Cruz de Cocachacra, provincia de Huarochirí (Carretera Central, 15545). El 46% señala que la carretera debe mantenerse libre de peajes, para ser accesible a todos los ciudadanos, 81% refiere que nunca se puede movilizar libremente de un distrito a otro. El 100% de la población de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí considera que deben acceder gratuitamente a este servicio (Peaje).

Al respecto el artículo realizado por Muñoz, R (2012) “El gobierno plantea poner un pago simbólico en las autovías gratuitas” hace referencia a que el gobierno de turno sería quien se encargue del mantenimiento financiero de las autopistas, con la novedad de que se realice un pago inferior en torno al 10% del que es abonado actualmente por los conductores, esto con la finalidad de promover la libertad de tránsito dentro del territorio nacional.

Así mismo *Joaquín, A (2015)* en su estudio “Cobro de peaje y libertad de circulación” cita el artículo 81 de la Constitución de la República de Ecuador, donde establece que “Toda persona tiene derecho a circular libremente, salir, entrar y permanecer en el

territorio nacional”, pero que esto puede ser limitado por diversos motivos, siempre y cuando sean razonables y proporcionales a fin de no desnaturalizarlo, sin embargo en base a lo que menciona el jurista argentino Bidart Campos, quien señala que en principio el cobro de peaje no viola la libertad de tránsito o circulación siempre y cuando cumpla con 6 condiciones: que el pago se destine a solventar gastos de construcción, amortización, uso o conservación de la obra; segundo que el uso de la obra esté destinado a todos y todas sin discriminación. En tercer lugar, que ese uso no sea obligatorio; cuarto que el monto sea proporcional al costo, uso o conservación de la obra; en quinto lugar, que el monto sea uniforme para todos los usuarios y usuarias que se hallen en las mismas condiciones; y en sexto lugar, que no encubran un gravamen al tránsito. Sin embargo, mencionado lo anterior, los cobros de peaje a la población de Santa Cruz de Cocachacra, provincia de Huarochirí no reúne tales condiciones.

También basado en el informe del Comité Nacional de Defensa del Usuario Vial-CONADUV, (2019) El sistema de peaje que rige en Argentina es inconstitucional, puesto que según su reglamento Art. 10.- En el interior de la República es libre de derechos la circulación de los efectos de producción o fabricación nacional, así como la de los géneros y mercancías de todas clases, despachadas en las aduanas exteriores. El cobro de peaje teniendo en cuenta la falta de caminos alternativos libres de pago y por la doble imposición generada principalmente por el aporte del Impuesto a los Combustibles, es decir que el peaje solo será procedente cuando existe otro camino, un camino paralelo entre los mismos puntos del territorio, el particular prefiera trasladarse o, en su caso, transportar su mercadería por una vía sujeta a peaje, que en principio supone caminos de mejor calidad y mayor rapidez y seguridad de traslado.

En base a los resultados y estudios citados, con respecto a la investigación se logra evidenciar que cobro de peaje afecta de manera directa y significativa en el viaje por el territorio nacional de los pobladores del distrito de Santa Cruz de Cocachacra, vulnerándose la libertad al libre tránsito, así mismo muy a pesar de que este dentro de la normativa, muchos de ellos cobros de peaje que realizan no está en beneficio de los pobladores sino en perjuicio. Por lo que se acepta la hipótesis específica número uno.

6.1.2. Hipótesis específica N° 2

El cobro de peaje afecta de manera directa y significativa al traslado de la residencia al lugar de trabajo de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí

La comprobación de hipótesis en la estadística inferencial se puede apreciar que: Se concluye que el cobro de peaje **SI** afecta de manera directa y significativa al traslado de la residencia al lugar de trabajo de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí, con un nivel de significancia de 0,768 y t calculada es mayor que la t teórica ($7,67 > 1,98$).

Asimismo, la estadística descriptiva nos muestra que 49%, da a conocer que el cobro de peajes esta entre 10 a 15 soles, 81% asevera que las vías nunca no deben tener costo para el tránsito vehicular. El 93% de los pobladores refiere que es beneficioso para la población de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí, desplazarse por las vías sin un costo (peaje), 93% asegura que siempre en su recorrido para el trabajo, realiza pagos adicionales por el vehículo que usa, 91% siempre hace largos viajes para llegar a su centro de trabajo

Al respecto en el estudio de *Robusté, (2009)* “El peaje en autopistas como precio por un servicio y como garante de sostenibilidad”, quien cita a *Alemaný, (2000)* quien menciona que los usuarios habituales de las autopistas de peaje se sienten agraviados con comparaciones que no son territoriales ni competenciales, sino personales; así mismo concluye que en los entornos metropolitanos y durante las horas con congestión el peaje regula la sostenibilidad; sobre este precio conviene aplicar una estructura tarifaria adecuada por política comercial y por equidad social.

Así mismo *Vela, (2009)* “nuevos sistemas tecnológicos en peajes”, considera que debe existir herramientas que permitan no solo un cobro adecuado de los derechos viales, sino también una solución adecuada al problema de la optimización del flujo vehicular así como también la aplicación de tecnologías avanzadas en la construcción de vías cada vez más eficientes, eficiencia que se entiende no solo en el ámbito de su construcción sino

también en el ámbito de la mejora del flujo vehicular, sin embargo la situación que suelen pasar los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí.

En base a los resultados del estudio de *Soto, A. (2017) Vulneración de los Derechos Humanos frente a la represión policial y libertad de expresión en el conflicto del Peaje Puente Piedra*, en lo referido a la percepción del respeto y a la existencia del derecho a la libertad de expresión, se encuentra que la mayoría (68%) de los pobladores del distrito de Puente Piedra que participaron de la protesta por la implementación del peaje de Puente Piedra, declaran que este derecho a su libertad de expresión se evidencia a veces. En cuanto al ejercicio de la libertad de expresión en forma alarmante un 52% de los manifestantes precisan que nunca lo ejercen.

En base a los resultados y estudios, se relaciona la idea de que el cobro de peaje afecta de manera directa y significativa al traslado de la residencia al lugar de trabajo de los pobladores del distrito de Santa Cruz de Cocachacra, ya que el cobro de peaje debe de ofrecer una vía segura y viable, ara los ciudadanos, sin embargo, es todo lo contrario, solo se registra inseguridad y pesar por parte d ellos ciudadanos, por lo que se acepta la hipótesis específica número dos.

6.1.3. Hipótesis General

El cobro de peaje afecta de manera directa y significativa en el derecho al libre tránsito de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí, ya que se afecta el viaje por el territorio nacional, trasladarse de la residencia al lugar de trabajo.

La comprobación de hipótesis en la estadística inferencial se puede apreciar que: Se concluye que el cobro de peaje **SI** afecta de manera directa y significativa en el derecho al libre tránsito de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí ya que se afecta el viaje por el territorio nacional, trasladarse de la residencia al lugar de trabajo, con un nivel de significancia de 0,774 y t calculada es mayor que la t teórica ($7,82 > 1,98$).

Asimismo, en la estadística descriptiva se puede observar que el 58% asevera que el cobro de peajes nunca beneficia a la población, 58% refiere que el cobro del peaje vulnera el derecho de libertad e igualdad, 93% asevera que no tiene conocimiento sobre a que es destinado el cobro de peaje, 58% asevera que el costo del peaje no es retribuido adecuadamente con el mejoramiento vial o de carreteras en Santa Cruz de Cocachacra, provincia de Huarochirí. Por lo que el 81% asegura que se debe acceder a un transporte libre y seguro, 60% asegura que en el lugar donde se cobra peaje existen accidentes de tránsito.

Según el análisis brindado por *Joaquín, A (2015)* en su estudio “Cobro de peaje y libertad de circulación”, la autorización del cobro de peaje implica el hecho de circular por una carretera privada, sin embargo, ello solamente es permisible si existe una vía alterna para que las personas tengan la elección de pagar por un camino mejor y más rápido que por el que obligatoriamente el Estado debe poner a disposición. Evidentemente, el cobro de peaje no cumple con las condiciones anteriormente previstas y en estas circunstancias supone una violación a la libertad de circulación pues divide al territorio nacional en pequeños feudos que cobran una cuota, vía peaje, a todo ciudadano o ciudadana que desee ejercer su derecho constitucional a circular libremente.

Asi mismo, según el informe del *Estudio Jurídico Castro Law Office (2018)* En el caso de los peajes de Lima: ¿Qué derechos de los usuarios estarían siendo vulnerados? Según el código del consumidor precisa que los usuarios llegan a tener el amparo de sus utilidades económicas y en específico, frente al abuso de las cláusulas, procedimientos de comercio coercitivo, cualquier otra acción semejante, así como la información sesgadamente errática respecto a productos y servicios que acuerdan en el comercio.

. Sin embargo, las empresas que suelen estar a cargo de los cobros de peaje, hacen uso de mecanismos abusivos de cobranza siendo injustas y deshonrantes que se emplean en razón de que un proveedor alcance una acreencia.

En base a lo mencionado anteriormente, los resultados y estudios citados se evidencia que se afecta de manera directa y significativa en el derecho al libre tránsito de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí, ya que se afecta el viaje por el territorio nacional y en traslado de la residencia al lugar de trabajo.

CONCLUSIÓN

Mediante el estudio se logra concluir que el cobro de peaje afecta de manera directa y significativa en el viaje por el territorio nacional de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí por lo que es indispensable generar alternativas de solución frente a esta problemática, ya que se vulnera la libertad de tránsito de la persona.

Asi mismo se concluye también que el cobro de peaje afecta de manera directa y significativa al traslado de la residencia al lugar de trabajo de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí, generando no solo la incomodidad del poblador también afectando su situación económica, ya que debe pasar varias veces al día por este peaje.

Por lo que se llegó a la conclusión de que el cobro de peaje afecta de manera directa y significativa en el derecho al libre tránsito de los pobladores de la localidad distrital de Santa Cruz de Cocachacra, perteneciente a la ciudad provincial de Huarochirí, ya que se afecta el viaje por el territorio nacional, trasladarse de la residencia al lugar de trabajo. Viéndose necesario la aplicación de otros mecanismos de cobros, los cuales no vulneren los derechos del poblador, y no afecte económica y socialmente.

RECOMENDACIONES

Se recomienda establecer medidas de control frente el cobro de peaje en cuanto al viaje por el territorio nacional de los pobladores del distrito de Santa Cruz de Cocachacra, a fin de mejorar el desarrollo de esta actividad, que es cuestionada.

Así mismo se evaluar el cobro de peaje a los pobladores del distrito de Santa Cruz de Cocachacra, provincia de Huarochirí, en cuanto al traslado de la residencia al lugar de puesto que no solo genera la incomodidad del poblador también afecta su situación económica, ya que debe pasar varias veces al día por este peaje.

Se recomienda que las autoridades consideren la creación de vías alternas, para el traslado de los pobladores del distrito de Santa Cruz de Cocachacra, provincia de Huarochirí, a fin de que no afecte el viaje por el territorio nacional, y el traslado de la residencia al lugar de trabajo.

Se recomienda un mejor manejo y control del monto recaudado en los peajes del distrito de Santa Cruz de Cocachacra, a fin de que sea utilizado de forma eficiente en el mejoramiento de la carretera y la seguridad vial.

FUENTE DE INFORMACIÓN

- Alegre, M (2018) El derecho a no pagar peaje, Perú
- Álvarez, F. y Gatty, W. (2010) Naturaleza jurídica del peaje. Lecciones y ensayos. Argentina.
- Carbonell, M. (2016) Los derechos humanos de libertad de tránsito, asilo y refugio. Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM. México.
- Centenario, A. (2015) Mejoramiento de la capacidad de servicio en el cobro de peaje en la estación de chilca, Universidad Ricardo palma, Perú.
- Coello, (2016), Análisis de solución para la implementación de un sistema interoperable de cobro de peaje electrónico; caso: concesiones viales vías nuevas de lima y red vial 6, Lima. Defensoría del pueblo – Adjuntía para la administración Estatal (2004) Libertad de tránsito y seguridad ciudadana Los enrejados en las vías públicas de Lima Metropolitana. Perú.
- CONADUV (2019) El sistema de peaje que rige en Argentina es inconstitucional, Argentina
- Durand, (2018), Criterios para la determinación de peajes viales y sus tarifas en Perú, Chile, Colombia y España, lima – Perú
- Estudio Jurídico Castro Law Office (2018) En el caso de los peajes de Lima: ¿Qué derechos de los usuarios estarían siendo vulnerados? Revista Digital. Recuperado de: <http://www.guiasjuridicas.com/>
- Germa, L. (2004) El Peaje Sombra. Diario El País, Sección Negocios.
- Gonzáles, (1986) Definiciones de Derecho. México.
- Joaquín, A (2015) Cobro de peaje y libertad de circulación, Ecuador
- Merino, (2008), El Transporte Urbano en Lima Metropolitana: Un desafío en defensa de la vida, Lima.

- Muñoz, R (2012) El gobierno plantea poner un pago simbólico en las autovías gratuitas, Madrid.
- Paiva H. (2010). Propuesta general basada en el modelo americano de calidad, para mejorar el transporte público de la empresa sol y mar S.R.L. de Chiclayo, 2009. Chiclayo – Perú.
- Ramírez, (2008), Modelo económico financiero de las autopistas de peaje, Españolas
- Reyes, (2016), Midiendo la disposición a pagar por disminuir el tráfico vehicular en las vías primarias: el caso de la ciudad de lima metropolitana, Lima – Perú
- Robusté, (2009), El peaje en autopistas como precio por un servicio y como garante de sostenibilidad, Barcelona - España.
- Rufian, D (2002) Políticas de concesión vial: Análisis de las experiencias Chile, Colombia y Perú.
- Sanfandila, (2000), Tecnologías para el cobro electrónico de cuotas en carreteras y puentes, México.
- Soto, A. (2017) Vulneración de los Derechos Humanos frente a la represión policial y libertad de expresión en el conflicto del Peaje Puente Piedra. Universidad Inca Garcilaso de la Vega. Perú.
- Transport of London (2005), la finalidad de programas como el de “Congestion Charging” Londres
- Vela, (2009), nuevos sistemas tecnológicos en peajes, Lima Perú

ANEXO

MATRIZ DE CONSISTENCIA

“EL PEAJE CORCONA Y EL DERECHO AL LIBRE TRANSITO EN LA PROVINCIA DE HUAROCHIRI”

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS GENERAL	VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN
<p>GENERAL ¿Cómo el cobro de peaje afecta en el derecho al tránsito de los pobladores del distrito de Santa Cruz de Cocachacra, provincia de Huarochirí?</p>	<p>GENERAL Determinar cómo el cobro de peaje afecta en el derecho al libre tránsito de los pobladores del distrito de Santa Cruz de Cocachacra, provincia de Huarochirí</p>	<p>GENERAL El cobro de peaje afecta de manera directa y significativa en el derecho al libre tránsito de los pobladores del distrito de Santa Cruz de Cocachacra, provincia de Huarochirí, ya que se afecta el viaje por el territorio nacional, trasladarse de la residencia al lugar de trabajo.</p>	<p>Variable independiente Cobro de peaje</p> <p>Variable dependiente Libre tránsito</p>	<p>Dimensiones</p>		<p>Tipo y nivel de investigación</p> <p>Tipo: Básico Nivel: Explicativo causal Método de investigación: Deductivo Diseño: No experimental Población: 43 pobladores pertenecientes al distrito de Santa Cruz de Cocachacra que circulan con movilidad Muestra: No habrá muestra porque se trabajará con el total de la población Técnicas Encuesta Instrumento Cuestionario</p>
<p>ESPECÍFICOS ¿Cómo el cobro de peaje afecta en el viaje por el territorio nacional de los pobladores del distrito de Santa Cruz de Cocachacra, provincia de Huarochirí?</p> <p>¿Cómo el cobro de peaje afecta al traslado de la residencia al lugar de trabajo de los pobladores del distrito de Santa Cruz de Cocachacra, provincia de Huarochirí?</p>	<p>ESPECÍFICOS Determinar cómo el cobro de peaje afecta en el viaje por el territorio nacional de los pobladores del distrito de Santa Cruz de Cocachacra, provincia de Huarochirí</p> <p>Determinar cómo el cobro de peaje afecta al traslado de la residencia al lugar de trabajo de los pobladores del distrito de Santa Cruz de Cocachacra, provincia de Huarochirí</p>	<p>ESPECÍFICO El cobro de peaje afecta de manera directa y significativa en el viaje por el territorio nacional de los pobladores del distrito de Santa Cruz de Cocachacra, provincia de Huarochirí.</p> <p>El cobro de peaje afecta de manera directa y significativa al traslado de la residencia al lugar de trabajo de los pobladores del distrito de Santa Cruz de Cocachacra, provincia de Huarochirí.</p>				

Operacionalización de variable
El peaje Corcona y el derecho al libre tránsito en la provincia de Huarochirí

VARIABLE GENERAL	DIMENSIONES	INDICADORES	REACTIVOS
Cobro de peaje	Social	Aceptación social de los peajes	1. ¿Considera que el cobro de peajes beneficia a la población? 2. ¿Cree que el cobro del peaje vulnera su derecho de libertad e igualdad? 3. ¿Tiene conocimiento sobre a que es destinado el cobro de peaje?
	Económico	Costo por el uso de la vía	4. ¿Considera que el pago establecido en el tarifario del peaje es muy alto? 5. ¿Considera que el costo del peaje es retribuido adecuadamente con el mejoramiento vial o de carreteras en Corcona? 6. ¿Considera que debe ser gratuita la vía Corcona (Carretera Central, 15545)? 7. ¿Aproximadamente cuánto le cobran el peaje?
Libertad al libre transito	Viajar por el territorio nacional	Desplazamiento libre por carreteras	8. ¿Considera que las vías no deben tener costo para el tránsito vehicular? 9. ¿Se debe acceder a un transporte libre y seguro? 10. ¿La carretera debe mantenerse libre de peajes, para ser accesible a todos los ciudadanos s?

			<p>11. ¿Cree que sea beneficioso para la población de Corcona desplazarse por las vías sin un costo (peaje)?</p> <p>12. ¿Es constantes las reparaciones o trabajos de conservación por las carreteras/vías que utiliza?</p> <p>13. ¿Crees que es suficiente el mantenimiento que se realiza actualmente en la carretera que utilizas?</p> <p>14. ¿Se puede movilizar libremente de un distrito a otro?</p>
	<p>Mudarse de la residencia al lugar del trabajo</p>	<p>Transportarse al lugar de trabajo</p>	<p>15. ¿En su recorrido para el trabajo, realiza pagos adicionales por el vehículo que usa?</p> <p>16. ¿Hace largos viajes para llegar a su centro de trabajo?</p> <p>17. ¿Considera que la población de Corcona deba acceder gratuitamente a este servicio (Peaje)?</p> <p>18. ¿En el lugar donde se cobra peaje existen accidentes de tránsito?</p> <p>19. ¿Existe algún punto o tramo de concentración de accidentes por las carreteras por las que circulas normalmente?</p> <p>20. ¿Cree conveniente que el pago del peaje solo sea de ida?</p> <p>21. ¿Considera que el cobro de peaje dificulta su llegada a su lugar de trabajo?</p>

CUESTIONARIO

EL PEAJE CORCONA Y EL DERECHO AL LIBRE TRÁNSITO EN LA PROVINCIA DE HUAROCHIRÍ

El siguiente cuestionario se presenta con el objetivo de determinar cómo el cobro de peaje afecta en el derecho al tránsito de los pobladores del distrito de Santa Cruz de Cocachacra, provincia de Huarochirí, por lo cual se le pide que conteste con veracidad y honestidad cada una de las siguientes interrogantes presentadas a continuación:

COBRO DE PEAJE

SOCIAL

1. ¿Considera que el cobro de peajes beneficia a la población?
 - a) Siempre
 - b) A veces
 - c) Nunca
2. ¿Cree que el cobro del peaje vulnera su derecho de libertad e igualdad?
 - a) Siempre
 - b) A veces
 - c) Nunca
3. ¿Tiene conocimiento sobre a que es destinado el cobro de peaje?
 - a) Siempre
 - b) A veces
 - c) Nunca

ECONÓMICO

4. ¿Considera que el pago establecido en el tarifario del peaje es muy alto?
 - a) Siempre
 - b) A veces
 - c) Nunca
5. ¿Considera que el costo del peaje es retribuido adecuadamente con el mejoramiento vial o de carreteras en Corcona?
 - a) Siempre
 - b) A veces
 - c) Nunca
6. ¿Considera que debe ser gratuita la vía Corcona (Carretera Central, 15545)?
 - a) Siempre
 - b) A veces
 - c) Nunca
7. ¿Aproximadamente cuánto le cobran el peaje, por su vehículo?
 - a) Entre 5 a 9 soles
 - b) Entre 10 a 15 soles
 - c) Más de 15 soles

LIBERTAD AL LIBRE TRANSITO

VIAJAR POR EL TERRITORIO NACIONAL

8. ¿Considera que las vías no deben tener costo para el tránsito vehicular?
 - a) Siempre
 - b) A veces
 - c) Nunca
9. ¿Se debe acceder a un transporte libre y seguro?
 - a) Siempre
 - b) A veces
 - c) Nunca
10. ¿La carretera debe mantenerse libre de peajes, para ser accesible a todos los ciudadanos?
 - a) Siempre
 - b) A veces
 - c) Nunca
11. ¿Cree que sea beneficioso para la población de Corcona desplazarse por las vías sin un costo (peaje)?

21. ¿Considera que el cobro de peaje dificulta su llegada a su lugar de trabajo?
- a) Siempre
 - b) A veces
 - c) Nunca