



UNIVERSIDAD PRIVADA TELESUP
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO CORPORATIVO

TESIS

INFORMALIDAD EN EL TRANSPORTE TERRESTRE
INTERPROVINCIAL DEL SERVICIO REGULAR DE
PERSONAS EN LA RUTA CUSCO – QUILLABAMBA, AÑO:
2020

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE:
ABOGADO

AUTOR:
Bach. FLORES SANCHEZ, EDGAR

LIMA – PERÚ
2020

ASESOR DE TESIS

Mg. FERNANDO HURTADO CARRASCO

JURADO EXAMINADOR

Dr. JUAN HUMBERTO QUIROZ ROSAS
Presidente

Dra. FLOR DE MARIA SISNIEGAS LINARES
Secretario

Mg. LUZ JACKELYN PARDAVE DIONICIO
Vocal

DEDICATORIA

A mis hijos, Flor de María, Marianela, Gabriel Marcelo y Diana por ser mi fuente de motivación e inspiración para mi superación de cada día.

AGRADECIMIENTO

A los docentes de la Escuela Profesional de Derecho de la Universidad Privada Telesup por haber aportado todos sus conocimientos, que me servirán durante mi vida profesional.

A mis asesores de tesis: Mgtr. Fernando Hurtado Carrasco por su constante apoyo, aportes, paciencia, sugerencias y motivación durante la ejecución y revisión del trabajo de tesis.

A mi querida esposa, por su constancia y paciencia a mis compañeros de la carrera profesional de derecho y a todos mis colegas trabajo por su apoyo incondicional.

RESUMEN

El presente trabajo de investigación: “Informalidad en el transporte terrestre interprovincial del servicio regular de personas en la ruta Cusco – Quillabamba, año 2020”, es una tesis motivada por conocer la informalidad del servicio de transporte terrestre según sus dimensiones de desorganización como hipótesis se plantea: de acuerdo con el análisis cualitativo el nivel de informalidad en el servicio regular de personas interprovincial (M-1, M-2) en la ruta Cusco – Quillabamba, el tipo de investigación fue cualitativo, se tomó como muestra a 34 conductores y/o propietarios de las unidades vehiculares M1 y M2. Se utilizó un cuestionario adaptado a medir la informalidad en el transporte.

La principal conclusión dentro de la informalidad, fue el D.S. N°. 017-2009-MTC., dispositivo legal que no permite realizar el servicio de transporte en la clasificación vehicular M1 y M2., en la ruta vial de Cusco a Quillabamba. Se recomienda a los legisladores elaborar normativas en favor de las grandes mayorías de acuerdo con nuestro contexto, creando normas de consenso entre todos los involucrados para lograr la formalización de la clasificación vehicular M1 y M2. Para el servicio de transporte regular de usuarios de Cusco a Quillabamba, se consideren algunos aspectos importantes para crear un marco normativo para el servicio de transporte regular y turístico.

Palabras clave: *informalidad, transporte, servicio, regular.*

ABSTRACT

The present work of investigation: **Informalidad and the Terrestrial Interprovincial Transport of the Regular Service of People in the Route Cusco - Quillabamba Year 2020**, is a thesis motivated in knowing the Informalidad and the Terrestrial transport like objective to identify the informality according to its dimensions of disorganization like hypothesis is raised: According to the qualitative analysis the level of informality in the regular service of people interprovincial (M-1, M-2) in the route Cusco - Quillabamba, the type of investigation is qualitative, it was taken like sample to 34 drivers and/or proprietors of the vehicle units M1 and M2. A questionnaire adapted to measure informality in transport was used.

The main conclusion within informality is the D.S. No. 017.2009 MTC, a legal device that does not allow the transport service in the vehicle classification M1 and M2, on the road route from Cusco to Quillabamba. It is recommended to the legislators to elaborate regulations in favor of the great majorities according to our context, creating norms of consensus between all the involved ones to achieve the formalization of the vehicle classification M1 and M2. For the service of regular transport of users from Cusco to Quillabamba, consider some important aspects to create a regulatory framework for the service of regular and tourist transport.

Keywords: Informality, transport, service, regular.

ÍNDICE DE CONTENIDO

CARÁTULA	i
ASESOR DE TESIS.....	ii
JURADO EXAMINADOR.....	iii
DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTO	v
RESUMEN	vi
ABSTRACT.....	vii
ÍNDICE DE CONTENIDO.....	viii
ÍNDICE DE TABLAS.....	xi
ÍNDICE DE FIGURAS	xii
INTRODUCCIÓN	xiii
I. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	14
1.1. Planteamiento del problema.....	14
1.2. Formulación del problema	16
1.2.1. Problema general:	16
1.2.2. Problemas específicos:	16
1.3. Justificación del estudio.....	17
1.4. Relevancia.....	17
1.5. Objetivos	18
1.5.1. Objetivo general:	18
1.5.2. Objetivos específicos:	18
II. MARCO TEÓRICO	19
2.1. Antecedentes de la investigación	19
2.1.1. Antecedentes nacionales	19
2.1.2. Antecedentes internacionales	19
2.2. Bases teóricas de las variables	20
2.2.1. Transporte terrestre.....	20
2.2.2. Características del transporte terrestre	21
2.2.3. Tipos de transporte terrestre	21
2.2.4. Ventajas:.....	22

2.2.5. Desventajas:	22
2.2.6. Importancia	23
2.2.7. Usos	23
2.2.8. Terminales terrestres informales	23
2.2.9. Servicio de transporte	24
2.2.10. Informalidad	25
2.2.11. Economía Informal	30
2.2.12. Debate en torno a la informalidad.....	31
2.2.13. Teorías de la Informalidad	33
2.2.14. Servicio regular de transporte terrestre de personas.....	42
2.2.15. Efectos de la vigencia de la norma sobre legislación nacional	46
2.2.16. Informalidad de transporte terrestre	46
2.2.17. El datamining.....	48
2.2.18. Terminales informales	48
2.2.19. Autos podrán prestar servicio turístico	49
2.2.20. Minivanes a favor de disposición	50
2.3. Definición de términos básicos	51
III. MARCO METODOLÓGICO.....	53
3.1. Hipótesis de la investigación	53
3.1.1. Hipótesis general.....	53
3.1.2. Hipótesis específicas.....	53
3.2. Tipo de estudio	53
3.3. Diseño	54
3.4. Plan de análisis o trayectoria metodológica	55
El método Cualitativo.....	55
3.5. Técnica e instrumentos de recolección de datos.....	55
3.6. Rigor científico.....	56
3.7. Aspectos éticos	57
IV. RESULTADOS	58
V. DISCUSIÓN	75
VI. CONCLUSIONES	78
VII. RECOMENDACIONES.....	79
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	80

ANEXOS	82
Anexo 1: Matriz de consistencia	83
Anexo 2: Matriz de operacionalización	85
Anexo 3: Instrumentos	86
Anexo 4: Validación de los instrumentos	87
Anexo 5: Cuestionario de entrevista	93

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Instrucción	58
Tabla 2.	Ocupación Principal.....	59
Tabla 3.	Informalidad.....	61
Tabla 4.	M1 y M2.....	62
Tabla 5.	Terminal Terrestre	64
Tabla 6.	Barreras Burocráticas.....	65
Tabla 7.	Costos de formalización	66
Tabla 8.	Políticas adecuadas	68
Tabla 9.	Interés y voluntad de Formalización	69
Tabla 10.	Difusión del marco normativo	70
Tabla 11.	Reglamentación está de acuerdo a nuestra realidad regional.....	72
Tabla 12.	Entidades Regionales deben ser Consultados	73

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Instrucción	58
Figura 2. Ocupación Principal.....	60
Figura 3. Razón principal que ud. trabaja dentro de la informalidad.....	61
Figura 4. M1 y M2.....	63
Figura 5. Terminal Terrestre	64
Figura 6. Barreras Burocráticas.....	65
Figura 7. Costos de formalización	67
Figura 8. Políticas adecuadas	68
Figura 9. Interés y voluntad de Formalización	69
Figura 10. Difusión del marco normativo	71
Figura 11. Reglamentación está de acuerdo a nuestra realidad regional.....	72
Figura 12. Entidades Regionales deben ser Consultados.....	74

INTRODUCCIÓN

La presente propuesta legislativa: "Ley que precisa los alcances de la Ley N° 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivo", promoverá y facilitará la formalización efectiva del servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial e interregional, bajo la modalidad de automóviles colectivos en vehículos de la categoría M1, establecido en la Ley N° 28972; es decir, permitirá implementar la ley N° 28972, Ley que establece la formalización del transporte terrestre de pasajeros en automóviles colectivo, en su verdadera dimensión y su espíritu para su plena vigencia, y además coadyuvará a que las normas reglamentarias sobre la materia se emitan, sin restricción alguna por razón de la clasificación vehicular. Así mismo, beneficiará a las miles de familias que han hecho de dicha actividad su fuente de ingreso, es decir, para los que se dedican al servicio de transporte terrestre de pasajeros interprovincial e interregional, bajo la modalidad de automóviles colectivos en vehículos de la categoría M1 de la clasificación vehicular establecida por el reglamento nacional de vehículos, aprobado por el Decreto Supremo N° 058-2003-MTC y sus modificatorias; del mismo modo dado las condiciones de la oferta y la demanda, es decir, de mercado beneficiará a los miles de usuarios que requieren de dicho servicio en las rutas de los pueblos más profundos de nuestro país.

En base a lo expuesto, el propósito del estudio de investigación es establecer la relación "Informalidad en el transporte terrestre interprovincial del servicio regular de personas en la ruta Cusco – Quillabamba año 2020", una de las razones fundamentales sobre la generación de la informalidad es por la oferta del mercado laboral, que resulta aún más apremiante en la población de jóvenes en el Perú, se ven prácticamente obligados a engrosar este significativo porcentaje de la población que está al margen de la formalidad económica. Este es un problema social que deben enfrentar los líderes políticos y líderes sindicales, en Cusco ante la actividad turística, como fuente más inmediata ante la ausencia de oportunidades laborales, es precisamente la del servicio de taxis y microbuses en sus diferentes modalidades, el problema de ello radica en que la gran mayoría de las personas que entran en esta actividad más por necesidad que por vocación, lo hacen no solo

de manera informal, sino que además lo hacen de una manera improvisada y con automóviles que no cumplen con las especificaciones técnicas y de seguridad, que nos permitan velar por el bienestar de los usuarios del servicio de transporte.

Cuando se trata del servicio de taxi colectivo y microbuses, los mismos que son cada vez más requeridos y utilizados por la ciudadanía, por razones económicas e incluso de seguridad, dado que existe una sensación de más seguridad cuando se utiliza un taxi con varias personas por las frecuentes experiencias negativas que se registra con los taxis individuales.

Se debe lograr un consenso general en la medida que se alcance mayores niveles de institucionalidad, el respeto a la Constitución Política del Perú, a sus leyes, sus normas y toda su estructura jurídica.

Resulta evidente que nuestro país, conforme encuentra mayores niveles de institucionalidad, encuentra también mayores niveles de desarrollo y de bienestar social que todo Estado moderno busca para beneficio de su población.

I. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. Planteamiento del problema

El presente trabajo de investigación se desarrolla en el distrito de Quillabamba se encuentra ubicada en la región sur oriental al norte de la ciudad del Cusco, se ubica a una distancia de 204 km. Vía asfaltada a un tiempo de 4 horas y 30 minutos aprox. El transporte público interprovincial, entre la ciudad de Cusco y Quillabamba en la actualidad se acrecienta en las unidades vehiculares con un tipo de vehículos automotores de transporte que son más de 8 asientos, las frecuencias de accidentes se incrementan por la velocidad de estas unidades de transporte de usuarios.

Los usuarios durante el trayecto de la ruta Cusco - Quillabamba muestran señales de temor por los accidentes que se producen en forma periódica y porque se observan a los conductores y cobradores que pugnan a diario llenar sus unidades, exponiendo en riesgo la tranquilidad y seguridad de los usuarios que requieren de este servicio de transporte, el cual es de vital importancia.

De acuerdo con los registros de quejas, estas son frecuentes por parte de los usuarios en las oficinas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, hacen prever que el personal como son los conductores y cobradores no ofrecen un adecuado trato a los clientes.

La informalidad en el servicio de transporte, distrital e interprovincial y nacional se incrementa con la presencia de empresas informales o unidades que operan sin autorización de la autoridad competente MTC. Gobierno Regional y Municipalidades Provinciales.

La informalidad se está extendiendo en las empresas de transporte turístico de la ciudad de Cusco así expresan los funcionarios del Área de Fiscalización de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones, cuando realizan su labor de campo, se elaboran planes de intervenciones con la finalidad de verificar la legalidad del servicio. Detectando que muchas empresas no tienen las respectivas autorizaciones de circulación, las empresas del sector turístico operan de manera distinta a lo autorizado.

En los controles que se realizan en la ruta Cusco - Quillabamba (abra Málaga) las empresas ante la fiscalización vehicular se observa una serie de faltas contra el ordenamiento legal no presentan los requisitos exigidos por normatividad como el SOAT vencido, realizando servicio regular interprovincial cuando su autorización de constitución de empresa, es para prestar servicio turístico. Las acciones de control se realizan en coordinación con la Policía de Carreteras, la SUTRAN y el apoyo efectivo de los fiscalizadores. Las unidades M2 (minivanos) prestan el servicio turístico que no están calificados para prestar este tipo de servicio, los minivanos son empresas personales, no realizan un mantenimiento adecuados a sus unidades vehiculares mucho menos cumplen los descansos de los conductores de acuerdo con la ley, lo mismo ocurre con los autos M1 (autos) el problema puede crecer de forma exponencial.

La Constitución de 1993 establece las normas en materia económica: la iniciativa privada libre dentro de una economía social de mercado se ejerce en una economía social de mercado. De acuerdo con la Carta Magna, el Estado peruano encamina el desarrollo del país, y actúa principalmente en los sectores de promoción de empleo, salud, educación, seguridad, servicios públicos e infraestructura (artículo 58). En este sentido, nuestra economía de mercado debe ser social, se presenta ciertas acciones en el mercado que deben ser regulados para garantizar el bien común. La norma que impide actualmente que las unidades vehiculares M1 y M2 ofrezcan este servicio de transporte de personas en el D.S. N°017-2009-MTC. Siendo una norma que rige todo el transporte en el país. Lo que exige la normativa de Indecopi es que el MTC demuestre el porqué de los obstáculos que limitan el mercado.

La infracción que cometen está tipificada con el código de F1, (prestar el servicio de transporte regular de personas, de mercancías o mixto, sin contar con autorización otorgada por la autoridad competente cuya sanción es la de suspensión del vehículo y la licencia de conducir, más el pago de la multa equivalente a una UIT (S/.4, 300 soles). Las unidades son ingresadas al depósito por la Policía de Tránsito y no pueden ser retiradas, hasta que no se expida la autorización respectiva previa verificación de la cancelación de multa.

La Sutran registra una base de datos de las empresas y unidades informales

que operan a nivel nacional y las cifras aumentan por factores del crecimiento del parque automotor, la demanda no tiene el direccionamiento adecuado y funcional para el logro de nuevas aptitudes frente a un servicio de transporte interprovincial de vital importancia para el dinamismo económico, las autoridades regionales deben asumir su responsabilidad.

Actualmente la ciudad de Cusco tiene aproximadamente 17 terminales terrestres informales, que usan como embarque y desembarque de pasajeros, ubicados en las inmediaciones de las calles de Antonio Lorena y aledañas, no tienen autorización por la autoridad regional y provincial del Cusco. Los terminales terrestres son infraestructuras que no cumplen con los requisitos que exige la normatividad de maniobrabilidad de sus unidades vehiculares, que prestan el servicio de transporte de personas en la ruta Cusco – Quillabamba.

1.2. Formulación del problema

1.2.1. Problema general:

PG. ¿Cuál es el análisis cualitativo de la informalidad en el transporte terrestre interprovincial del servicio regular de personas de las unidades vehiculares con la clasificación (M-1, M-2) en la ruta Cusco – Quillabamba, viceversa, año 2020?

1.2.2. Problemas específicos:

PE 1. ¿Cómo es el componente principal de la informalidad del transporte interprovincial del servicio regular de personas de las unidades vehiculares con la clasificación (M-1, M-2) en la ruta Cusco – Quillabamba, viceversa, año 2020?

PE 2. ¿Cómo es el servicio de transporte terrestre del servicio regular de personas interprovincial (M-1, M-2) en la ruta Cusco – Quillabamba, para el año 2020?

PE 3. ¿Qué criterios jurídicos que sustenten que no es permitido el servicio de transporte terrestre del servicio regular de personas interprovincial (M-1, M-2) en la ruta Cusco – Quillabamba, ¿informal para el cumplimiento de las normas jurídicas?

1.3. Justificación del estudio.

La informalidad en el transporte interprovincial de servicio regular de personas en las unidades vehiculares tipo sedán y microbuses en la ruta Cusco – Quillabamba, se justifica, porque han permitido identificar los factores de informalidad de tal forma, se pueda explicar la relación que existe entre la informalidad y el sector transporte en correlación a las normas jurídicas, de tener una visión real del problema y se formulen alternativas de solución.

El trabajo de investigación nos permitió comprender el problema de la informalidad en el transporte interprovincial de servicio regular de personas desde una visión general de nuestra región del Cusco, dentro del contexto de la ruta Cusco – Quillabamba, el trabajo de investigación se justifica, porque será una fuente bibliográfica para posteriores investigaciones, un aporte para los funcionarios relacionados con este trabajo de investigación certero, focalizado y contextualizado de la problemática de informalidad en el sector transporte terrestre del servicio regular de personas que realizan sus viajes de manera interprovincial en las categorías (M-1, M-2) en la ruta Cusco – Quillabamba.

1.4. Relevancia

El problema de la informalidad está en ascenso en el servicio de transporte terrestre del servicio regular de personas interprovincial (M-1, M-2) en la ruta Cusco – Quillabamba. De acuerdo con los reportes de fiscalización que ejecutan en sus intervenciones inopinadas por parte de los funcionarios del Gobierno Regional del Cusco, se conoce que un porcentaje de unidades vehiculares no cuentan con las exigencias que expresa la normativa. La incidencia del problema es la informalidad que genera el desorden, la inseguridad, en la entrada indiscriminada de vehículos de cualquier tipo sin revisión técnica e ingresan a operar en cualquier ruta, y sin cumplir con los requisitos mínimos en el servicio que prestan.

Esperamos que esta investigación sirva para lograr aminorar la inseguridad e ingreso indiscriminado de estas unidades motorizadas que realizan este servicio de transporte de pasajeros.

1.5. Objetivos

1.5.1. Objetivo general:

OG. Identificar los factores que influyen para la prestación del servicio de transporte informal, en la ruta Cusco – Quillabamba y viceversa, año 2020.

1.5.2. Objetivos específicos:

OE 1 Describir el componente principal de la informalidad del transporte interprovincial del servicio regular de personas de las unidades vehiculares con la clasificación (M-1, M-2) en la ruta Cusco – Quillabamba, viceversa, para el año 2020.

OE 2 Describir el servicio de transporte terrestre del servicio regular de personas interprovincial (M-1, M-2) en la ruta Cusco – Quillabamba, para el año 2020.

OE 3 Determinar criterios jurídicos que sostienen que no está permitido el servicio de transporte terrestre del servicio regular de personas interprovincial (M-1, M-2) en la ruta Cusco – Quillabamba, para el año 2020.

II. MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación

2.1.1. Antecedentes nacionales

Según Tello, A. (2015), en su investigación titulada “Estudio comparativo de la satisfacción de los usuarios del distrito de los Olivos del sistema de transporte metropolitano e informal”, concluye:

En la presente tesis se realizó un estudio comparativo de la satisfacción de los usuarios del distrito de los Olivos, del sistema de transporte Metropolitano con el transporte informal. Se requirió dentro de este estudio el método de las encuestas para comparar las diferencias existentes, basándonos en los puntos de cobertura, comodidad, seguridad, y tiempos. Las encuestas obtenidas de una muestra de 300 encuestados nos mostraron una buena aceptación al sistema de transporte Metropolitano. El Metropolitano es un sistema de transporte ordenado que cumple con los puntos de la encuesta contraponiendo a los informales. Sin embargo, dentro del análisis se determinó que, aun siendo un sistema innovador no cumple con unos puntos como la cobertura y tiempos de espera en los paraderos en que los informales tienen aceptación. Este estudio, según los resultados obtenidos determinó que falta para cubrir la demanda de usuarios en este distrito por el Metropolitano y reducir los tiempos de espera en los paraderos. Se recomienda incrementar el abastecimiento de unidades, así como reducir los tiempos de espera en cada paradero, para que la informalidad del transporte se termine.

2.1.2. Antecedentes internacionales

Para Cusme, V. (2011), en su trabajo de investigación “La informalidad del transporte terrestre y comercial (taxis) en el cantón La Libertad, conforme lo dispone la actual ley de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial”, concluye:

Este trabajo tuvo por objeto realizar la investigación, sobre el tema de la informalidad del transporte terrestre (taxis) determinando su ubicación, síntomas, pronósticos, causas y estrategias para el control del problema. Fijamos y delimitamos el campo donde efectuamos la investigación, que son las calles del

cantón La Libertad, y evaluamos el problema. Formulamos el objetivo general y los específicos, luego desarrollamos la justificación con su debida hipótesis. En el marco teórico, señalamos los antecedentes históricos y por existir poca información sobre el taxismo informal, a nivel nacional y local, tuvimos que recurrir al instrumento de investigación como es la entrevista, para poder obtener información de fuentes directas, inmersas en la problemática del taxismo informal. Nuestra investigación está revestida de un marco conceptual, donde describimos nuevos términos producto de la teoría utilizada e investigada. Recurrimos al marco legal preceptuado en las leyes que regulan nuestro ordenamiento jurídico. Para desarrollar nuestros objetivos específicos utilizamos las encuestas dirigidas a los taxistas informales, para determinar las causas de su informalidad y justificar nuestra propuesta consistente en un taller de capacitación dirigido a la solución del problema.

2.2. Bases teóricas de las variables

2.2.1. Transporte terrestre

El transporte terrestre por carretera se refiere al transporte de objetos y personas de un lugar a otro por medio de las carreteras. La carretera es una vía que existe entre dos destinos, que ha sido pavimentada o trabajada para permitir el transporte con unidades motorizados y no motorizados. El transporte por carretera presenta muchas ventajas con relación a otros medios de transporte y la inversión intimada que es muy inferior en colación con otros modos de transporte, como los ferrocarriles y el transporte aéreo. El costo de la construcción, el costo ejecutante y el mantenimiento de las carreteras es incluso más económico que el de los ferrocarriles.

Es el medio de transporte más usado a nivel mundial para poder transportar productos o personas de un destino hacia otro. Es el transporte que se realiza por carreteras con vehículos apropiados para poder transportar bienes de un lugar a otro.

2.2.2. Características del transporte terrestre

Las características más destacadas del transporte terrestre son:

- Ocasiona el servicio de entrega puerta a puerta.
- Es esencialmente manejado a nivel interno.
- Tiene algunas restricciones en cuanto a la capacidad de material que puede transportar.
- Algunas de sus equipajes se hacen por medio de contenedores.
- Es creador de empleo.
- Tiene volumen de respuesta y rapidez.
- Posee libertad de programas de transporte.
- Puede trasladar objetos o personas.

2.2.3. Tipos de transporte terrestre

Los tipos de transporte terrestre que existen son:

1) Transporte por carretera:

Es el más importante para productos como para personas, debido al gran desarrollo de los vehículos públicos y privados. Tienen firmeza y no se restringe a seguir unas rutas fijas, sino que puede llegar a cualquier lugar siguiendo las vías.

En esta clase de transporte existen autopistas, autovías, vías rápidas, carreteras de diferentes medidas y caminos asfaltados.

2) Transporte por ferrocarril:

Transporte de grandes capacidades de volúmenes de bienes, pero solo puede llegar a los destinos a los que lleguen las vías férreas. El ferrocarril se ha acomodado a los nuevos contextos desarrollando más velocidad, mayor comodidad y determinación en el tráfico de bienes

3) Transportes especiales:

Son transportes la electricidad por intermedio de las redes de alta tensión y baja tensión de gas, y combustibles a través de oleoductos, el gas a través de gaseoductos, y los sistemas de información por la red telefónica, la red de cable,

internet puede ser inalámbrica o satelital.

2.2.4. Ventajas:

Las ventajas del transporte terrestre son:

- **Económico:** es el tipo de transporte más económico, sus precios son menores. Se debe a que no se requieren instalaciones extras para efectuar el transporte, sino que únicamente se requiere del propio vehículo.
- **Seguridad de la mercancía:** permite el transporte de productos de todo tipo, incluso aquellos objetos peligrosos lo que significa una ventaja crucial, ya que otros medios de transporte no tienen este tonelaje.
- **Versatilidad:** el transporte permite ingresar a las infraestructuras del lugar de llegada, por lo que es mucho más satisfactorio y permite una entrega más garantizada.
- **Directo:** permite ofrecer el servicio desde el origen hasta su llegada.
- **Accesibilidad:** es muy accesible debido a su capacidad de maniobra para llegar incluso a los sitios más inaccesibles, suministrando la carga y descarga del material de puerta a puerta.
- **Amplia red de cobertura:** la red de carreteras ha crecido por lo que proporciona el transporte y la llegada de la mercancía.
- **Rapidez:** tiene flexibilidad horaria, es bastante rápido, fundamentalmente en cortas y medias distancias.

2.2.5. Desventajas:

Algunas desventajas del transporte terrestre son:

- **Capacidad limitada:** transporta volúmenes más restringidas de paquetes que otros transportes.
- **Distancias:** es más limitado en cuanto a distancias largas.
- **Contaminación:** los transportes emiten residuos y contaminación, tanto atmosférica como acústica.

- **Congestión de tráfico:** en muchos lugares, puede haber zonas de atasco que retrasen el transporte.
- **Restricciones:** los límites y normas de circulación de los países son diferentes y en este tipo de transporte solo pueden operar dentro de los límites legales, por lo que puede ser más lento.
- **Siniestralidad:** existe un alto riesgo de siniestralidad de toneladas por kilómetro.

2.2.6. Importancia

Este tipo de transporte es muy importante para las empresas y para los usuarios ya sea para transportar mercancías o para movilizarse de un lugar a otro. La innovación ha permitido que el transporte terrestre se desarrolle cada día más haciendo que sea una de las modalidades de transporte favoritas. Es un servicio que promueve la economía de las empresas, es más flexible y accesible para las personas jugando un papel vital en la carga y transporte de mercancías de un lugar a otro.

2.2.7. Usos

Los usos del transporte terrestre son los siguientes:

- Transporte de bienes de un lugar hacia otro.
- Transporte de personas a diferentes lugares desde un destino específico.
- Transporte de materiales peligrosos que no pueden ser trasladados por otros medios.
- Transporte de pacientes en casos de emergencia.

2.2.8. Terminales terrestres informales

Empresas que funcionan realizando el transporte terrestre, algunas de las más destacadas son:

- Av. Antonio Lorena N° 195. Transportes Turístico Puerto Málaga, Cusco - Quillabamba. Gerente Celia Tapia Vargas. RUC 20603302525.

- Av. Antonio Lorena S/N, Empresa de Transportes Campana, Cusco - Quillabamba. autos stares. Gerente Teodulfo Campana Almirón. RUC 20564091651.
- Av. Antonio Lorena N° 198, Turismo Sambaray E.I.R.L Cusco - Quillabamba, representante Rutmery Duran Salón.
- Av. Antonio Lorena N° 1280 Empresa de Viajes y Turismo Tunky S.R.L. Cusco - Quillabamba y viceversa. Gerente Edwin Alcca Galdós.
- Av. Antonio Lorena I-3. Empresa de Turismo Cusco - Quillabamba - Kiteni
- Av. Antonio Lorena N° 550 Empresa de Transportes de Turismo La Convención - Cusco - Quillabamba, RUC 10777068054.
- Calle Sacristaniyoc y Tres Marías, Empresa Kinto Inversiones SRL Cusco-Quillabamba, representante Sr Francisco Farfán Herrera.

2.2.9. Servicio de transporte

1) Servicio de transporte terrestre:

Traslado por vía terrestre de personas o mercancías, a cambio de una retribución o contraprestación o para satisfacer necesidades particulares.

2) Servicio de transporte público:

Servicio de transporte terrestre de personas, mercancías o mixto que es prestado por un transportista autorizado para dicho fin, a cambio de una contraprestación económica.

3) Servicio de transporte privado:

Es el servicio de transporte terrestre de personas, mercancías o mixto que realiza una persona natural o jurídica cuya actividad o giro económico principal no es el del transporte. El servicio de transporte privado se emplea para satisfacer necesidades particulares, con personal propio sin que medie a cambio el pago de un flete, retribución o contraprestación.

4) Servicio de transporte regular de personas:

Modalidad del servicio de transporte público de personas realizado con regularidad, continuidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad para satisfacer necesidades colectivas de viaje de carácter general, a través de una ruta determinada mediante una resolución de autorización. Se presta bajo las modalidades de servicio estándar y servicio diferenciado, en vehículos que cumplan con lo dispuesto por el Reglamento Nacional de Vehículos y el presente reglamento.

El servicio de transporte regular es realizado con continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad para satisfacer las necesidades colectivas de viaje de carácter general, a través de una ruta determinada en el Territorio, en el que está permitido el viaje de usuarios sentados y de pie, respetando la capacidad máxima de las unidades vehiculares prevista por el fabricante. Dicho servicio se presta de un punto de origen a un punto de destino, con embarque y/o desembarque de usuarios en paraderos establecidos en la ruta autorizada.

2.2.10. Informalidad

El concepto clásico de informalidad, aquel que circunscribía la problemática a la baja productividad de las unidades que llevan a cabo la actividad económica; hoy, no es suficiente para dar cuenta del contenido que encierra la palabra misma.

Las investigaciones de (CÁRDENAS, 2007) menciona, la informalidad es un concepto un tanto vago e impreciso. En muchas ocasiones se considera sinónimo de términos como economía subterránea u oculta, economía no oficial, economía paralela o negra y economía en la sombra, entre otros. (p.4) así mismo, afirman que la informalidad es un tema inexplorado por lo que se trata de un fenómeno complejo, con múltiples causas y consecuencias, que es difícil de abordar de manera rigurosa por la poca disponibilidad de información relevante. No obstante, esta es una omisión con graves implicaciones y sus efectos sobre la eficiencia económica.

El término puede emplearse para aludir al trabajo como una actividad laboral,

a una organización productiva o de servicio, a instituciones estatales; también puede referirse a una condición estructural del modelo económico imperante. Lo cierto es, en líneas generales, que cualquier situación empresarial o actividad laboral que se encuentre por fuera de los márgenes de la regulación estatal puede ser denominada informal. Se trata de un término que abarca un contenido muy amplio y diverso, por lo mismo difícil de delimitar dado que su uso sirve para dar cuenta de una heterogénea realidad económica; una que abarca desde la irregular condición laboral del trabajador y/o de la organización empresarial hasta la afectación estructural del sistema económico vigente.

La informalidad no discrimina entre mano de obra calificada (profesional o técnica) o no calificada, tampoco lo hace entre pequeña y gran empresa; mucho menos se debe suponer que en los países avanzados no hay espacio para ella. Todo lo contrario, hay manifestaciones y formas acorde con cada una de las circunstancias y/o casos donde queda en evidencia la informalidad. Al respecto se ha señalado que:

Cuando la regulación del Estado es muy eficaz y generalizada, como en muchos países industrializados, la situación es distinta. En estos casos, las actividades informales están más ocultas y, como se ha visto, generalmente insertas en redes sociales más estrechas. Por lo tanto, por mejor organizado que esté el sistema oficial de registro, es más probable que no pueda detectar una proporción significativa de la actividad informal. (Portes, 2003)

MacDonald (1994) demostró que en el ámbito de las economías desarrolladas la informalidad se cumplió indirectamente, de hecho, aún cumple, un rol de complementariedad económica para determinados sectores poblacionales; un buen ejemplo fue el caso de la ciudad de Cincinnati - Estado de Ohio. La población más vulnerable y marginal de dicha ciudad, como estrategia de sobrevivencia, apeló a las prestaciones por desempleo de la seguridad social que asociaron complementariamente a empleos informales y temporales que les permitió inyectar un poco de dinero adicional a su precaria economía.

En países desarrollados la informalidad, en su vertiente laboral, sirve de soporte a la economía de poblaciones marginales, desafiadas del proyecto

económico y de sus beneficios; asimismo, en el primer mundo la actividad informal no desaparece sólo que agrega formas nuevas a las preexistentes o, en otras ocasiones, su identificación se torna más compleja al igual que su análisis. Se trata de situaciones que hacen difícil dar cuenta de la informalidad laboral y empresarial.

El binomio formalidad - informalidad es real, las paredes de su división son porosas, por lo tanto, mutuamente permeables. No obstante, este binomio enfocado erróneamente, se ha sugerido y tratado como una dualidad de opuestos irreconciliables; lo que se tradujo en una idea que puede sintetizarse así: los procesos de formalización planteados por el Estado en algún momento, tarde o temprano, lograrían erradicar la informalidad; con lo cual todas y cada una de sus manifestaciones serían corregidas.

Los estados nacionales ni con políticas de regulación ni de desregulación han sido eficaces en dicha misión, por lo mismo, pareciera que el binomio de la formalidad - informalidad no es uno que se basa en la oposición radical de las partes, tampoco parece uno que transita evolutivamente de un extremo a otro; sino en la complementariedad de ambas, donde la práctica de uno genera adecuaciones o modificaciones en el otro.

La relación entre formalidad e informalidad sea de complementariedad, lo que ha sido pensado por décadas como disyunción no puede de buenas a primeras ser aceptado como conjunción, mucho menos desde el ejercicio del poder estatal. Las acciones que ejecute el Estado dependerán de la situación en la actividad informal, por tanto, su rol puede presentarse como tolerante o represivo frente a la informalidad. En la primera situación, el riesgo se manifiesta ante el posible debilitamiento o pérdida del orden jurídico; este se produciría si las acciones tomadas no guardan correspondencia con la magnitud de la infracción. En el segundo escenario, se podría eliminar el efecto de “amortiguación” económica que parte de las actividades informales permite a través del trabajo temporal a determinados sectores poblacionales.

Las diversas funciones de la economía informal (OIT, 1993) el sector informal agrupa a las unidades de producción de mercado de los hogares cuya existencia es tolerada por las autoridades públicas, aunque no respetan la totalidad

o parte de las normas requeridas para el ejercicio de una actividad no prohibida por la ley (normas que pueden ser de carácter tributario, derecho del trabajo, estadística u otros registros). Pueden contribuir a explicar por qué los gobiernos, tanto de los países desarrollados como de los menos adelantados, muchas veces adoptan una actitud ambigua hacia estas actividades, tolerando su existencia al menos temporalmente. Un exceso de tolerancia puede poner en entredicho la credibilidad del ordenamiento jurídico y la disposición de las empresas formales y de los contribuyentes a seguir cumpliendo con sus obligaciones. Una actitud demasiado represiva contribuiría a eliminar el “colchón” que constituyen las actividades informales o, lo que es peor, puede impulsarlas a esconderse aún más, privando a las autoridades de todo tipo de control e información sobre ellas. El ocultamiento sistemático de información a los agentes del gobierno, ha demostrado ser el instrumento más eficaz que posee la sociedad civil para resistir a los regímenes autoritarios. (Portes, 2003)

Portes (2003), ha señalado que la diferencia entre economía formal e informal está asociada a la forma como los productos son elaborados o intercambiados y no con las características del producto terminado. Lo que no puede tolerarse es el intento, de confundir permeabilidad entre formalidad e informalidad con ilegalidad. Las fronteras que deben estar muy bien marcadas son aquellas que separan el binomio informalidad - formalidad de ilegalidad.

En lo que respecta al trabajo informal, (Longhi Zunino, 1998.) entiende que este ha sido definido como incumplimiento, absoluto o parcial, de un conjunto de reglas, poniendo énfasis en las condiciones normativas en que se produce la actividad laboral: relación trabajo - marco jurídico y trabajo - regulación estatal. Lo cual orienta el análisis a los siguientes campos temáticos:

- a) Orden jurídico estatal, que hace visible la relación entre fuerzas y producción de legalidad.
- b) Orden cultural - ideológico, que refiere al sistema de ideas, valores y patrones de conducta.

Considerando los dos puntos arriba señalados, se concluye que el debate se centra en el conjunto de derechos y obligaciones de la condición de trabajo,

presentando lo informal como aquello que vulnera los derechos y obligaciones para con los trabajadores y el Estado. Lo anterior sugiere que las organizaciones formales tienen una cultura del trabajo y de la vida, basada en la modernización de la actividad empresarial; mientras que las informales quedan asociadas a la precarización del ambiente de trabajo y del trabajador.

Al definir trabajo formal, por oposición, se delimitan fronteras con un concepto antagónico como es el trabajo informal. Labores formales un conjunto de características que son propias de la actividad formal.

- a) Alta y creciente división del trabajo.
- b) Especialización del trabajo.
- c) Estandarización de procesos, trabajos, tareas, y productos.
- d) Estabilización de cantidad y calidad de trabajo.
- e) Predominio de desempeños e interacciones, “secundarios” y “formales”.
- f) Separación de actividades de gestión-innovación-concepción de las de mantenimiento-ejecución.
- g) Cálculo racional permanente de la relación costo-rendimiento del sistema en su conjunto y de sus partes, como ingrediente del diseño de organización de los recursos.
- h) Cumplimiento de reglamentaciones legales.

Estas características, presentan de forma clara que debe entenderse por trabajo formal, dejando implícito que este universo de actividades laborales solo puede desarrollarse en el seno de organizaciones formales; lo uno lleva a lo otro. Presentado así, queda claro que el trabajo informal no cumple con ninguna de las características señaladas líneas arriba, o en todo caso las características del trabajo informal difieren o son radicalmente opuestas; por lo mismo, quedan al margen del modelo regulador estatal.

2.2.11. Economía Informal

Waisgrais (2008) diferencian la informalidad en dos grandes grupos que denominan: informalidad tradicional y moderna. La primera de ellas, se relaciona con situaciones de pobreza, vulnerabilidad y desigualdad; por lo tanto, se asocia con estrategias de supervivencia de sectores menos favorecidos por la economía. La segunda se expresa en segmentos de trabajadores independientes y asalariados no registrados, que no se diferencian significativamente de los trabajadores formales. Para el autor antes mencionado esta realidad expresa una heterogeneidad económica que rompe con el criterio de asociar economía informal con situación de pobreza.

La informalidad económica se manifiesta de múltiples formas, a esto los autores antes mencionados, se refieren como heterogeneidad de la informalidad; por lo tanto, las diversas maneras en que ella se presentan afectan de forma diferenciada a los trabajadores no registrados, según sea su condición socioeconómica. Esta propuesta ha marcado un nuevo derrotero en la comprensión de la economía informal obligando a rechazar la idea que sostenía que informalidad y pobreza iban de la mano. Entonces, se concluye que, si hay una heterogeneidad económica por ende existirá otra de tipo social. La idea aquí esgrimida permite sostener que dentro de los estratos sociales existe una diversidad de formas en las que se manifiesta la informalidad laboral.

Portes (2003), ha sugerido que la economía informal se presenta como una contradicción. Por un lado, aparenta ser sencilla por lo trivial de sus manifestaciones cotidianas; pero por el otro, encierra una extraordinaria complejidad dado que es capaz de subvertir el orden no sólo económico sino también político de un Estado - nación. Cuando hablamos de economía informal nos estamos refiriendo en realidad a una economía sumergida, una que se moviliza por debajo del sistema de regulación formal; no se trata de actividades productivas ilícitas sino invisibles para el fisco estatal.

Portes (2003), la diferencia entre economía formal e informal se funda en la manera en que se produce o intercambia el producto final y no, como se creía, en las características del mismo. En ese sentido, (Waisgrais, 2008) ha señalado que

informal o formal, en tanto que sistemas productivos, nos obligan a reconocer que dentro de una misma sociedad, existen racionalidades económicas alternas en la comprensión del proceso productivo.

2.2.12. Debate en torno a la informalidad

La informalidad tuvo su inicio con el estudio antropológico de (Hart, 1970), investigación que fue realizada en el continente africano, concretamente en Ghana. En aquel país, el aludido autor encontró que dentro del ámbito urbano se desarrollaba una actividad empresarial de medio tiempo; se trataba de pequeños negocios regentados por emprendedores. Tres años después, el mismo (Hart, 1970); aquel documento de investigación dejó dos cosas, por un lado, fue el primer escrito, que empleó el término informal *para* dar cuenta de un conjunto de personas que, en contextos urbanos, desarrollaban una actividad económica de pequeña escala al margen de la regulación estatal; y de otro lado, su autor se convirtió en el creador de un neologismo académico que proliferó en otros espacios y del cual, dada su relevancia, se discute cada vez más a nivel mundial.

Informalidad supone un conjunto de actividades económicas urbano-marginales mayoritariamente desarrolladas por la población migrante asentada en la ciudad capital, en este caso Acra - Ghana. Así, esta mirada asoció informalidad a migración y a marginalidad socioeconómica.

Hart vio una situación nueva en los procesos migratorios internos, desplazamientos poblacionales de las zonas tradicionales -léase rurales- hacia espacios modernos -entiéndase urbanos. La población migrante, recién llegada a la ciudad capital, buscó ocupación laboral, al no encontrarla, creó formas para auto emplearse en sectores ocupacionales tradicionalmente desatendidos por la administración estatal como: construcción, vivienda y transporte. En conjunto, estos fueron los servicios y actividades que la propia dinámica de crecimiento -acelerado y caótico- de las ciudades fue relegando hasta convertirlos en actividades no prioritarias y desatendidas por los gobiernos.

La informalidad estuvo asociada a la pobreza y se expresó como estrategia del migrante para sobrevivir en la ciudad. Que el estudio inicial de Hart se realizara en un país que formaba parte de la denominada África, pobre deja su impronta. De

ahí que no fuese difícil extender para gran parte del Tercer Mundo la idea que informalidad se encuentra asociada con pobreza.

Para la OIT- el Programa Regional de Empleo para América Latina y el Caribe (PREALC); este programa considera que la economía informal está vinculada a un conjunto de actividades, que no requieren calificaciones especializadas del trabajador, a actividades que cuentan con escaso capital, emprendimientos poco rentables y de baja productividad. En buena cuenta, dadas las características de las actividades, su realización depende de pocas cualificaciones y habilidades laborales. En este esquema de pobreza asociada a informalidad, (Waisgrais, 2008) advierten que esta caracterización de lo informal incluye la mano de obra auto empleada, el trabajo de familiares, servicio doméstico; pero exceptúa el autoempleo de profesionales y técnicos.

Desde la publicación de la obra de Hart hasta la actualidad, las investigaciones en este campo son constantes y evidencian la preocupación por una definición más completa de una actividad compleja: la informalidad, han contribuido con sus investigaciones a mejorar una definición y comprensión del término informalidad y todo lo que encierra dicho concepto.

Las investigaciones han enriquecido el debate; uno de los aportes ha sido la información y casuística que han logrado desarrollar, en busca de comprender el fenómeno de la informalidad. No obstante, los estudios en esta línea no han cesado y se siguen analizando realidades nacionales y regionales.

Los esfuerzos, todos valiosos, por encontrar una definición que refleje la dinámica realidad económica contenida dentro de la categoría Informalidad. Hace más de cuatro décadas que diversos estudiosos vienen elaborando planteamientos tan diversos, como los contenidos mismos de la categoría. Precisamente, esa ha sido y es la dificultad que imposibilita llegar a un consenso semántico de lo que debe ser entendido por informalidad.

Los intentos teóricos por dar cuenta de la informalidad pueden ser clasificados en dos grupos heterogéneos, a los que denominaremos: teorías focalizadas y teorías holísticas. Cada uno de ellos - los grupos, así como las teorías contenidas en ellos - sostienen un debate que a primera vista parece irreconciliable;

más aún, los contenidos temáticos de sus agendas no tienen puntos concordantes, nada en común. No obstante, todas las teorías no han dejado de precisar que el ámbito territorial en el que tiene lugar, y se reproduce la informalidad es el espacio urbano; en dichos ámbitos geográficos esta institucionalizado el mercado (como lógica) y su dinámica se concreta a través de centros mercantiles (mercado como plaza) de bienes y servicios.

2.2.13. Teorías de la Informalidad

Las teorías que se han desarrollado con la preocupación de dar cuenta de un fenómeno mundial en este trabajo se presentarán en dos grandes grupos. Al primero le denominamos teorías focalizadas y al segundo, teorías holísticas.

1) Teorías focalizadas

La economía informal es heterogénea, sostiene (Chen, 2006) las teorías que a continuación se exponen plantean una perspectiva del problema, cada cual se centra en un aspecto de la problemática de lo informal. No obstante, la informalidad por ser un tema complejo, debe tenerse en consideración que son muchos los factores que permiten explicarla y analizarla.

2) Teoría dualista

Los teóricos del dualismo sostienen que, tanto las unidades productivas (PROMPYME, 2005) producción es “la fabricación de un objeto físico por medio del uso de hombres, materiales y equipo.” de acuerdo con el enfoque de Mayer R. (1977. pág. 3). En el lugar donde se ejecuta la transformación de la materia prima en productos terminados, utilizando para ello, una serie de operaciones estandarizadas en cada uno de los procesos requeridos, personal calificado, maquinaria y equipo distribuido apropiadamente dentro de un ambiente físico que mantiene condiciones normales para el trabajo, como las actividades informales se encuentran desafilados de la economía formal o si tienen algún tipo de vinculación, este es muy borroso. Es una sección que trabajan al margen de la economía; justamente, de este argumento proviene la idea que mantiene el problema de la formalidad – informalidad, como si de dos sectores inconexos se tratara; una especie de mundos económicos paralelos que conviven dentro de un mundo social,

esta dualidad de la actividad formal e informal no deja lugar a confusión. Se trata de dos sistemas que obran sin ninguna necesidad del otro, son diferentes claramente porque uno está regulado mientras el otro no.

La fuerza laboral que opera en el sector informal se convierte en la menos favorecida dentro del mercado de trabajo. Se trata de mano de obra ni calificada ni regulada, son personas invisibilizadas laboralmente ante el Estado; por lo mismo, al margen de derechos laborales y prestaciones estatales.

El sector informal está asociado a la realización de actividades marginales radicalmente diferentes a las comprendidas en el sector formal de la economía. De esta forma, lo informal termina presentado como una estrategia de sobrevivencia, empleada por determinados sectores poblacionales dado que genera, aunque de forma irregular, ingresos para los hogares más necesitados. Sectores sociales que en tiempos de crisis logran articularse en redes de seguridad precarias basadas en la solidaridad de grupo (Hart, 1970).

El Programa Regional del Empleo para América Latina y el Caribe (PREALC - OIT), ha sostenido que, respecto a los mercados laborales, las actividades informales se asocian a labores que implican reducida calificación y capital escaso, con baja productividad, de acceso rápido para personal no calificado; (Tokman, 1992.) ha hecho evidente esta postura surgida desde la OIT - PREALC.

Los vínculos entre las (DE SOTO, 1986) empresas informales la informalidad en nuestro país, es uno que ha considerado a este grupo como uno homogéneo: el “empresario emprendedor” que, a pesar de sus esfuerzos, se ve asfixiado por un aparato estatal burocrático (apoyado fuertemente por sus propias normas) que no lo permite crecer, y así, ingresar al ansiado sector formal, las regulaciones gubernamentales recomiendan que los gobiernos creen empleos y otorguen créditos y servicios de desarrollo empresarial a los negocios informales, así como infraestructura básica y servicios sociales a sus familias. Los representantes de este enfoque, según (Tokman, 1992.), sostienen que el sector informal está constituido como un segmento autónomo caracterizado por su capacidad de brindar ocupación, bienes y servicios a los grupos con menores ingresos y, mayor vulnerabilidad dentro de los espacios urbanos.

El enfoque no tiene mecanismo que contemple el análisis de un conjunto de trabajadores que cada día crece más; los trabajadores, freelance, independientes calificados (profesionales y técnicos), no pueden ser enmarcados dentro de las características que la teoría dualista propone, no son mano de obra no calificada y su espectro de servicio laboral no se reduce al espectro de empresas formales y reguladas por el Estado, más aun en países donde la PEA está asociada al empleo informal y a empresas informales.

3) Teoría voluntarista

La propuesta voluntarista, al igual que la dualista, centra su interés en los empresarios informales, la diferencia entre ellas, como señala (Chen, 2006) es que para la segunda propuesta teórica, los sectores laborales y empresariales enmarcados dentro de lo informal son conscientes de su situación; por lo mismo, deliberadamente intentan evitar las regulaciones del estado pero sobre todo el pago de sus contribuciones al fisco nacional, no tienen ningún interés en contribuir con la recaudación estatal de impuestos, para las personas jurídicas y naturales que están inmersas en esta forma de percibir la presencia del Estado, sienten que se les impone un pago. De la percepción de aquella práctica cotidiana, es decir, de ser conscientes de la informalidad en la que voluntariamente desarrollan su actividad económica es que adopta el nombre la teoría.

Este enfoque teórico se basa en la siguiente argumentación, los negocios de pequeña escala eligen operar de manera informal después de haber hecho un análisis de la relación costo-beneficio entre una actividad informal frente a otra de características formales, por lo tanto, se trata de una acción deliberada.

Los negocios informales crean competencia desleal a los que son debidamente constituidos, y por tal razón deben cumplir con las prestaciones, impuestos u otros costos derivados de la formalización del negocio. Sustentan que los negocios informales deben insertarse dentro del marco regulador que los formalice, lo cual no sólo elimina la competencia desleal, además asegura el incremento de la base fiscal del país.

4) Teoría estructuralista

Sostiene que la economía informal se basa en unidades económicas de pequeña escala y que el trabajo se encuentra en relación de subordinación con las empresas formales, situación que posibilita reducir los costos de insumos y de mano de obra de las últimas; de esta manera las empresas formales alcanzan a ser competitivas (Portes, 2003).

Esta escuela plantea que la naturaleza de la economía capitalista, es la que alimenta la informalidad. Se trata de un intento, desde el sector formal, por reducir los costos laborales e incrementar la competitividad. Se trata de una respuesta de las empresas formales por neutralizar las demandas sindicales de sus trabajadores formales y de hacer frente, a las regulaciones estatales en materia económica, como son los impuestos y los beneficios sociales. También es una respuesta empresarial local ante la avanzada del empresariado mundial que va colmando los espacios nacionales de países en vías de desarrollo, bajo el modelo de cadenas productivas deslocalizada, con trabajos por subcontratación y/o flexible.

Este enfoque determina porqué relaciona la economía informal a un rubro de actividades rentables que están reglamentadas, no obstante, establecidas empresas y trabajadores se excluyen de la normativa institucional, se trata de actividades económicas que quedan al margen del marco legal e institucional regulador.

Para (Chen, 2006), los estructuralistas consideran que las economías formal e informal están enlazadas; razón por la cual consideran que tanto empresas como trabajadores informales se encuentran en relación subordinada a los intereses del desarrollo capitalista, estos les proveen de bienes y servicios a bajo coste. Consideran que los gobiernos nacionales deben imponerse como tarea, abordar la desigual relación que se ha tejido entre el capital a gran escala y los productores y trabajadores vinculados en condición de subordinación.

Su proposición de solución se basa en una fuerte normalización de las relaciones comerciales, que se han tejido entre la economía formal e informal. El mismo procedimiento regulador es propuesto para las relaciones laborales entre uno y otra economía.

Para el enfoque estructuralista, el problema de la informalidad se expresa como parte de un problema: la sobreoferta. Es la estructura social la generadora de esta sobreoferta laboral. Se reconoce en tres momentos de la vida de un Estado-Nación.

- a) Proceso de modernización, generalmente en sociedades como la nuestra que su estructura económica está montada sobre la base de la actividad agrícola, cuando inicia el proceso de transición hacia la modernización se produce una sobreoferta laboral.
- b) Procesos migratorios rural-urbanos, se establece una relación de expulsión - recepción de población, es decir, el flujo migratorio tiene unidireccionalidad. Desde los espacios rurales que se comportan como zonas expulsoras de población hacia los espacios urbanos que se convierten en receptores de población migrante.
- c) Incremento de la participación familiar en el trabajo, el empleo de los miembros de la unidad familiar en el trabajo hace de la familia no sólo una unidad de consumo sino también una de producción. Así la familia no solo es una institución social sino también económica, que se autoemplea e incluso se auto explota haciendo que su jornada de trabajo exceda las 8 horas diarias y las 40 horas semanales pensadas para dicho fin.

Son tres procesos arriba aludidos los que generan una sobreoferta de fuerza de trabajo y es justamente ese sector poblacional, el que se ve arrojado a la inactividad y su respuesta ante ello trae como consecuencia el trabajo informal. De otro lado, siguiendo la postura de Longhi (1998) para el caso argentino que puede hacerse extensible al caso peruano, existe también una depresión de la demanda laboral producto de dos factores: insuficiencia de inversión y cambio en el patrón tecnológico.

- a) Insuficiente inversión, debido al deficiente desarrollo del capitalismo que no logra ensanchar el mercado interno ni integrarse al mercado internacional, lo cual incide negativamente en la oferta laboral.
- b) Patrón tecnológico, el proceso de modernización de la economía introdujo un cambio en el patrón tecnológico para el reclutamiento de la mano de obra,

basado en la flexibilización y tercerización del trabajo.

5) Teoría Legalista

Esta mirada teórica asocia la economía informal con un conjunto de microempresarios, emprendedores, que deciden hacer empresa arriesgándolo todo; no obstante, y sabiendo que el procedimiento de formalización de su registro como empresa demandará tiempo y esfuerzo personal; además del excesivo costo que requiere llevar a cabo el aludido proceso de formalización, situación que se vuelve insostenible para los emprendedores que inician sus actividades con minúsculos capitales. Los requerimientos impuestos por el Estado para la formalización de negocios se convierten en una barrera difícil de superar, por tal razón, un grueso contingente de empresarios decide iniciar su negocio desde la informalidad legal.

Por las razones señaladas en el párrafo anterior, se suma a ellas, el no lograr reconocimiento legal sobre sus propiedades; de esta manera se ven privados de activos que pueden ser la base para acceder a préstamos que permitan inyectar capitales a sus negocios (De Soto, 1986).

Bajo este enfoque, la hostilidad del sistema de formalización se convierte en el causante de la informalidad empresarial y laboral en los países donde el marco regulador es muy exigente y burocrático. Sin embargo, como sugiere la teoría el marco regulador no está estandarizado y cada Estado hace uso de criterios que distan unos de otros.

El problema principal es que el carácter normativo o institucional del enfoque hace que el sector sea o varíe según dicho marco y no según las condiciones materiales en que se desempeña el trabajo, especialmente en las características principales de la unidad u organización en que se realiza (Longhi Zunino, 1998.)

Las ideas del autor antes citado, debe ser señalado que esta propuesta teórica desiste de emplear en su análisis aspectos de organización y constitución de las relaciones laborales que sostienen la actividad empresarial; esto es fundamental para concebir el mundo del trabajo y las organizaciones como piezas y engranajes del funcionamiento de la sociedad.

El enfoque legalista centra su atención en el conjunto de empresas informales, y en el marco regulatorio formal estatal, que en buena parte deja de lado a los trabajadores asalariados de las empresas informales. Los teóricos legalistas ponen énfasis en dejar sentado que son las empresas formales, defendiendo *sus* intereses mercantilistas, las que demandan a los gobiernos el establecimiento de reglas claras para el funcionamiento de las empresas.

Los legalistas consideran que los gobiernos son los llamados a elaborar procesos simplificados de tramitación que permitan la incorporación al sistema formal de las empresas informales. De Soto (1986) sostiene que los gobiernos deben facilitar los derechos legales sobre la propiedad mueble de los empresarios informales para incorporarlos como activos a sus negocios e incrementar su potencial productivo. El autor antes mencionado sostiene, que la informalidad está ligada a actividades ajenas al marco legal y que los empresarios se adherirán a él cuando los costos de su legalización sean menores y los beneficios de su actividad sean mayores al que percibían en su condición de empresarios informales, que esta condición de ser formal o informal es una acción racional que obliga a evaluar la relación costo - beneficio a cada empresario.

Para (De Soto, 1986). la informalidad se caracteriza por una dinámica creciente de actividades económicas que se realizan al margen del marco legal establecido; desde esta perspectiva teórica, la informalidad se convierte en una “zona de refugio” cuando los costos de formalizar la actividad económica superan los beneficios posibles de la misma. En el mismo sentido, se ha dicho que “De esta forma, se identifica la intervención del Estado en el mercado laboral como el principal generador de la economía informal.” (Waisgrais, 2008).

Para (Portes, 2003), la economía informal no debe ser entendida como un conjunto de actividades económicas marginales y asociadas a la supervivencia de las personas; por el contrario, se trata de actividades que producen ingresos económicos no regulados por las instancias fiscalizadoras del Estado. Entonces, la informalidad tendrá como característica principal la producción ilegal de bienes y servicios lícitos.

El Estado, sin habérselo propuesto, se encuentra ante una disyuntiva. Por

un lado, debe combatir la informalidad; del otro, los costos que demanda a las empresas para su formalización las impelen hacia la economía informal.

6) Teoría economía informal-ilegal

El sector informal produce de forma clandestina e ilegal. Por producción ilegal se entiende a aquella que la ley prohíbe hacer o porque los productores no están autorizados a realizar dicho trabajo. Mientras que por producción clandestina se comprende, a aquella actividad productiva no declarada a las autoridades competentes.

Se trata de una figura dificultosa, aquella que homologa informalidad con ilegalidad; permite distinguir adecuadamente estas dos actividades. La diferencia entre informal e ilegal radica en poder distinguir las empresas que trabajan con bienes lícitos, no obstante, al margen de la regulación del Estado, son informales; mientras que aquellas organizaciones empresariales que proveen bienes de procedencia dudosa o brindan servicios ilícitos de forma sistemática caen en la denominación de ilegales. Aquí están, por ejemplo, las mafias (Gambetta, 1993) o el papel desempeñado por proxenetas; todas estas actividades tienen una característica en común: hacen uso de la fuerza.

Las organizaciones ilegales tienen gran parecido con la formal, en el sentido que emplean sistemas preestablecidos de resarcimiento y fiscalización; por ejemplo, las organizaciones que operan dentro de la legalidad lo hacen mediante la policía y tribunales especializados para dicho fin; por su lado, las organizaciones ilegales emplean matones a sueldo, un sistema menos complejo pero eficiente para los fines empleados.

Las prácticas de las organizaciones informales carecen de todo tipo de protección. Por ejemplo, el trabajador migrante vinculado informalmente al mundo del trabajo no cuenta con los mecanismos necesarios para lograr la remuneración acordada por su trabajo tampoco cuenta con la posibilidad de reclamar derechos laborales.

7) Teorías holísticas

Este grupo de teorías reflexiona en torno al tema de la informalidad intentando contemplar todas sus aristas (mirada holística). Se trata de propuestas que se han ido desarrollando con el devenir del siglo XXI. Las teorías completas intentan abarcar los múltiples aspectos que dan sentido a la informalidad.

Chen (2006) ha mostrado que desde diversos campos disciplinares se ha puesto interés en el tema de la informalidad, así tenemos que estadísticos, economistas o politólogos, entre otros; vienen aportando en nuevas definiciones y mediciones que mejoren las representaciones oficiales sobre esta temática. Otros se han interesado en descomponer los elementos que integran la economía informal y su relación con lo formal.

Surge la pregunta, por qué pensar la informalidad desde la perspectiva holística, una que intente comprenderla en su integridad; en buena cuenta, una mirada completa del tema en cuestión. Desde esta perspectiva, una primera mirada es la que sugiere la económica tradicional cuando plantea que la economía informal está compuesta exclusivamente por empresarios informales que eligen producir de manera informal (Maloney, 2004).

Valora positivamente a la economía informal, resaltando la siguiente virtud, en tiempo de crisis económica esta economía muestra capacidad reproductiva, gracias a lograr incorporar mano de obra que queda desvinculada de las empresas formales. (Maloney, 2004), también cuentan preponderantemente en esta decisión las necesidades económicas y sociales de los trabajadores, antes que desempleados prefieren un empleo informal. No solo la decisión pasa por un acto de voluntades, hay situaciones adversas determinantes que condicionan la inserción de una persona dentro del mundo del trabajo informal.

Las relaciones de empleo se tornan informales dada las características del modelo de crecimiento económico mundial actual que así lo demanda; es así como en el mundo, cada vez más trabajadores asalariados informales son contratados de forma indirecta para realizar determinadas actividades que las empresas formales han decidido tercerizar. Esta situación incorpora matices en el análisis que permiten comprender los nuevos aspectos que definen que es lo informal. No se

trata entonces de una economía paralela sino de una economía que está puesta al servicio de las empresas formales.

Los aportes de sistematización elaborados por la investigadora (Chen, 2006) y sus colaboradores son los que más resaltan; la clasificación que a continuación se presenta bajo la denominación de modelos holísticos, en gran medida es tributaria de la propuesta de la investigadora antes señalada.

2.2.14. Servicio regular de transporte terrestre de personas

El servicio de transporte especial es prestado sin continuidad, regularidad, generalidad, obligatoriedad y uniformidad. Comprende los servicios de transporte turístico, de trabajadores, de estudiantes y de taxi.

El servicio de transporte turístico tiene por objeto el traslado de turistas, hacia los centros de interés turístico, con el fin de posibilitar el disfrute de sus atractivos.

El servicio de transporte de trabajadores tiene por objeto el traslado de trabajadores desde o hacia su centro de trabajo.

El servicio de transporte de estudiantes tiene por objeto el traslado de estudiantes de cualquiera de los niveles pre escolar, escolar, técnico y/o superior.

El servicio de taxi tiene por objeto el traslado de personas desde un punto de origen hasta uno de destino señalado por quien lo contrata. El cobro por este servicio puede estar determinado mediante sistemas de control (taxímetros), precios preestablecidos, el libre mercado o cualquier otra modalidad permitida por la ley.

La razón fundamental por lo cual esto sucede radica en el preocupante desequilibrio entre la capacidad de generación de empleo que se da en el país tanto a nivel privado como público y la creciente demanda de trabajo de la población. Esta situación resulta aún más apremiante en la población de jóvenes en el Perú, que ante la insuficiente oferta laboral se ven prácticamente obligados a engrosar este significativo porcentaje de la población que está al margen de la formalidad económica.

Crear condiciones favorables que busquen formalizar y organizar el servicio

de taxis colectivo de empresas y/o asociaciones, de tal modo este servicio siempre esté protegido con el seguro SOAT y que las características y condiciones técnicas de los automóviles cumplan con todas las exigencias reglamentarias estipuladas en el reglamento nacional de vehículos aprobado por el Decreto Supremo 058-2013 MTC y sus modificaciones.

Uno de los problemas más importantes de la estructura económica en los países latinoamericanos, reposa en la presencia dominante del sector informal de la economía, lo que se traduce en uno de los principales retos que deben afrontar estos países. Precisamente es ahí donde radica una de las razones más evidentes que impiden obtener mayores niveles de crecimiento de la economía.

Perú tiene una de las tasas más altas de informalidad, la misma que alcanza al 65% de la población económicamente activa (PEA), según el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN). A su vez, de acuerdo a la última Encuesta Nacional de Hogares realizada el 2014, indica que 11,5 millones de peruanos tienen un empleo informal, cifras que permiten ver con claridad la magnitud de este sector de la economía. No es posible esperar el desarrollo sostenible del Perú si se mantienen estos niveles de informalidad.

La razón fundamental por lo cual esto sucede radica en el preocupante desequilibrio entre la capacidad de generación de empleo que se da en el país tanto a nivel privado como público y la creciente demanda de trabajo de la población. Esta situación resulta aún más apremiante en la población de jóvenes en el Perú, que ante la insuficiente oferta laboral se ven prácticamente obligados a engrosar este significativo porcentaje de la población que está al margen de la formalidad económica.

Este es un problema social, que debe enfrentar la clase dirigenal en el país mediante la elaboración de políticas públicas que permitan generar nuevas fuentes de empleo formal que se traduzca en mayores ingresos y una mejor calidad de vida de la población.

Una de las actividades económicas que se está consolidando como fuente más inmediata de empleo informal ante la ausencia de oportunidades laborales, es precisamente la del servicio público de taxis en sus diferentes modalidades, el

problema de ello radica en que la gran mayoría de las personas que entran en esta actividad más por necesidad que por vocación, lo hacen no solo de manera informal sino que además lo hacen de una manera improvisada y con automóviles que frecuentemente no cumplen con las especificaciones técnicas y de seguridad básica que es imprescindible tener para velar por el bienestar de los usuarios del servicio.

Cuando se trata del servicio de taxis colectivos, los mismos que son cada vez más requeridos y utilizados por la ciudadanía por razones económicas e incluso de seguridad, dado que existe una sensación de más seguridad cuando se utiliza un taxi con varias personas por las frecuentes experiencias negativas que se registra con los taxis individuales.

Es de trascendental importancia que el Estado cumpla su función de organizar todo lo relativo al servicio público y proponer proyectos de Ley que cumplan con tres objetivos importantes:

- Crear condiciones favorables que busquen formalizar y organizar el servicio de taxis colectivo de empresas y/o asociaciones, de tal modo este servicio siempre esté protegido con el seguro SOAT y que las características y condiciones técnicas de los automóviles cumplan con todas las exigencias reglamentarias estipuladas en el reglamento nacional de vehículos aprobado por el Decreto Supremo 058-2013 MTC y sus modificaciones.
- Generar nuevas fuentes de empleo formal acordes a las exigencias de la oferta y demanda de la economía, de tal modo que se incluya en esta iniciativa legislativa el servicio de las empresas y/o asociaciones con automóviles de clasificación vehicular M1. Esta política insertará en el mercado formal a miles de personas que actualmente están prestando este servicio al margen al margen de la Ley en condiciones de informalidad.

Es pertinente destacar que esta política pública al transparentar esta actividad permitirá favorecer las inversiones en este tipo de activos con el correspondiente beneficio que ello supone para el país en general.

Por lo tanto, muchos son los beneficios que implicarán la aprobación de la presente Ley, beneficios económicos, beneficios sociales y los beneficios de tener

mayores niveles de formalidad e institucionalidad.

Beneficios económicos tanto para los prestadores como para los usuarios del servicio de este tipo de transporte colectivo en vehículos M1. Los conductores de las empresas y/o asociaciones de estos vehículos, en la medida que ello supone la generación de un empleo sostenible y formal, con todos los beneficios correspondientes; los usuarios del servicio, en función a que podrán utilizar con seguridad un servicio mucho más económico y seguro que el que actualmente tienen con el uso de taxis individuales, la mayoría de los cuales son también informales.

El impacto económico también llegará al Estado, basado en que los miles de conductores de las empresas y/o asociaciones que se acogerán a este proyecto de ley, se traducirán en impuestos y en ingresos significativos a las entidades públicas correspondientes.

Beneficios sociales, en la medida que la formalización de esta actividad permitirá a todos los conductores de las empresas y asociaciones del proyecto en referencia, gozar de todos los beneficios de ley que el Estado reconoce a los trabajadores formales.

También es posible señalar un beneficio social para los usuarios, desde la perspectiva que utilizarán vehículos con seguro de circulación que los protegerá ante cualquier tipo de eventualidades y accidentes, y adicional a ello, se tratará de vehículos que se encuentren en condiciones óptimas.

Se obtendrá también el beneficio de alcanzar mayores niveles de institucionalidad, que viene a ser sin lugar a dudas, de enorme trascendencia, basado ello, en que se trata de un paso decidido hacia la formalización de la economía peruana, que como se dijo al inicio de la exposición de motivos, la formalización de la economía viene a ser el principal reto que debe resolver el Estado peruano en el corto plazo.

Existe un consenso general que los países se desarrollan de una manera inequívoca en la medida que alcancen mayores niveles de institucionalidad, entendiéndose por ello el respeto a la Constitución Política del Estado, a sus leyes, sus normas y toda su estructura jurídica.

Resulta evidente que un País, conforme encuentra mayores niveles de institucionalidad, encuentra también mayores niveles de desarrollo y de bienestar social que todo Estado moderno busca para beneficio de su población.

2.2.15. Efectos de la vigencia de la norma sobre legislación nacional

Este proyecto no colisiona ninguna normativa vigente. Si se priorizara esta propuesta legislativa se estará perfeccionando la interpretación de la Ley No.28972 vigente, al incluir en ella empresas y lo asociaciones de automóviles de clasificación vehicular M1 con dedicación exclusiva al transporte terrestre, para poder prestar sus servicios a nivel interdistrital e interprovincial, ampliando el alcance de la Ley conforme a lo establecido en el reglamento nacional de vehículos aprobado por el Decreto Supremo 058-2013 MTC y sus modificaciones.

Esta propuesta legislativa, realiza una lectura más cercana a la realidad y a las verdaderas necesidades que se dan en diferentes distritos y provincias en el Perú, permitiendo con ello la formalización de miles de emprendedores que con personerías jurídicas como empresas y/o asociaciones desean prestar este servicio.

La formalización de todas estas unidades económicas en las condiciones que estipula este Proyecto de Ley, coherente con la Ley No 28972 y la Reglamentación suscrita en el Decreto Supremo 058-2013 MTC y sus modificaciones, permitirá una importante generación de ingresos al Estado, beneficiará a millones de usuarios de este tipo de servicio y generará miles fuentes de empleo formal y sostenible.

2.2.16. Informalidad de transporte terrestre

Los usuarios que hacen usos de las empresas de transporte interprovincial, observan la informalidad con que se presta el servicio, continuamente son víctimas de acciones desagradables e incidentes. Esta informalidad se expresa en el desorden, la inseguridad, en el hecho que se permita el ingreso indiscriminado de vehículos de cualquier tipo sin la revisión técnica de acuerdo a ley, para que operen en cualquier ruta, y sin establecerse además los requerimientos mínimos en la idoneidad del servicio que ofrecen. Esta irregularidad se constata al emitir los tickets

o boletos de viaje que emiten las empresas de transporte no consignan el número de ruc activo o verdadero, y que los choferes son personas que sobrepasan los 65 ó 70 años de edad. La informalidad en el transporte terrestre de pasajeros es un factor que influye negativamente para que las empresas privadas inviertan en la renovación de su flota vehicular y en la construcción de nuevos terminales terrestres en el país. En un sector donde no existe una adecuada normativa para participar en el ofrecimiento del servicio y en el que además se admite que los infractores puedan negociar con el afectado la solución al incidente producido buscando obviamente mejores beneficios para ellos, se puede concluir que existen más elementos para que se incentive la informalidad. En la realidad muchos transportistas formales para sobrevivir pasan progresivamente a la informalidad, sobre todo para evitar la carga tributaria comprometiendo así la seguridad de sus usuarios y transfiriéndoles el riesgo de la actividad. Con normativas consolidadas se deben lograr revertir la informalidad y con un sistema nacional de educación vial este problema no puede combatirse a través de spots publicitarios sino cambiando la mentalidad de las personas desde la época de escolaridad, la campaña “Tolerancia Cero” promovida por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y apoyada en su fiscalización por la Comisión de Protección al Consumidor del Indecopi, es un ejemplo adecuado en lo que se debe accionar a mejorar en la prestación del servicio. No se puede requerir que una empresa que cuenta con más de 50 vehículos tribute lo mismo que otra que sólo cuenta con 5. Por ello es importante no sólo escalonar adecuadamente la carga tributaria, sino también disminuir aquellos impuestos que recargan los costos del servicio. Se debe considerar imprescindible mejorar el sistema de fiscalización para el cumplimiento de todas las medidas que se adopten en beneficio del sector, labor conjunta del MTC, de la Sunat y del Indecopi.

Actualmente es innegable la presencia de transportistas informales en las vías nacionales, este hecho genera graves consecuencias, vinculadas a pérdidas económicas de las empresas formales, y al riesgo latente de la inseguridad de las personas que se movilizan, quienes se vuelven más vulnerables.

Este hecho se evidencia en las terminales terrestres informales de Fiori cuando se originó el trágico incendio de un bus, dentro de una zona residencial,

que era utilizado por empresas de transporte formal, a pesar de haber sido previamente clausurado.

Esta clase de informalidad se multiplica a nivel nacional, en Lima se detectó no menos de 26 terminales informales, según la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (Sutran), en locales que no cuentan con licencia de funcionamiento ni certificados de Defensa Civil.

La informalidad en las carreteras, también se detecta una alarmante cantidad de choferes que no están en planilla, quienes, al no contar con los beneficios legales, tienen una rotación de horarios desordenada, que no permite cubrir el descanso reglamentario, ocasionando somnolencia y cansancio, a esto se incrementa la utilización de paraderos informales que provocan la mayoría de acciones delictuales.

2.2.17. El datamining

El estado ha diseñado políticas públicas y puesta en marcha a través de iniciativas que busquen reducir la informalidad, elevando los estándares de calidad y seguridad en las carreteras, entre ellas, la Sutran está promoviendo entre sus propuestas:

Para que los usuarios eviten situaciones de riesgo por el uso de servicios de transporte no autorizados, y “No seas parte de la mafia”, para combatir la informalidad y la ilegalidad en el transporte terrestre, dirigida a eliminar actos de corrupción dentro de las escuelas de conductores, centros médicos y centros de inspecciones técnicas vehiculares a nivel nacional.

2.2.18. Terminales informales

En estos últimos 10 años se va incrementándose en la ciudad del Cusco, estando a punto de convertirse en un lugar informal, ahora por los paraderos de autos y vehículos de transporte interprovincial que funcionan en la Av. Alameda Pachacutec y que hacen la ruta Cusco – Puno, Cusco - Chalhuahuacho y Cusco - Mazuco.

El funcionario responsable del área de fiscalización de la Dirección Regional

de Transportes y Comunicaciones (DRTC), señaló: “Los terminales de la Av. Alameda Pachacútec son informales, ya que no cuentan con los requisitos mínimos para su funcionamiento, los únicos autorizados son: Terminal de Sicuani, Unancha, luego la central y el terminal que va de Cusco - Quillabamba”. Además, los requisitos primordiales para el funcionamiento de un terminal son: autorización de Defensa Civil y estudio de impacto vial.

El funcionario del área de Desarrollo Económico de la Municipalidad Provincial del Cusco, expresa: “Cualquier terminal informal genera congestión, comercio informal e invade la vía pública de eso se quejan los vecinos. También los usuarios son los que corren peligro al utilizar ese transporte pues ellos utilizan vehículos M1 y M2 que no están permitidos por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, eso no toman en cuenta los usuarios”.

Los terminales de las calles de Grau, Puputi y Pavitos de acuerdo a la zonificación urbana, no deben funcionar en estas arterias, por ese motivo se inició la campaña de cierre de terminales. Es cierto que aún funcionan, pero están desobedeciendo una orden de ejecución coactiva.

La Oficina de Fiscalización de la Municipalidad Distrital de Wanchaq en coordinación con la Dirección de Transporte y Comunicaciones, Municipalidad Provincial del Cusco, la PNP y las Municipalidades Distritales, con el fin de velar por la seguridad de los usuarios del transporte interprovincial, en los próximos días realizarán una operativo para el cierre de estos lugares.

2.2.19. Autos podrán prestar servicio turístico

La Sala Especializada en Eliminación de Barreras Burocráticas del Tribunal de Indecopi abrió las puertas para que los autos y vehículos modelo Station Wagon (M1) puedan prestar el servicio de turismo entre regiones del país. Declaró como una barrera burocrática el impedimento que establece el Ministerio de Transportes en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, respecto a que las unidades M1 no pueden prestar servicio de turismo.

Los funcionarios de transportes expresan desde que se permitió que las unidades M2 (minivanes) prestaran el servicio turístico, estas se han dedicado, en

su mayoría, a hacer transporte regular de personas. Es por ello que tienen muchos problemas con Sutran, puesto que no están calificados para dar ese tipo de servicio.

Lo mismo podría pasar con los autos, tendrán permiso para turismo, pero prestaran el servicio regular de personas. Incluso crecerían más las mafias de trata de personas, de transporte informal de mineral.

El problema no es tanto el servicio que dan las minivanes (transporte regular de pasajeros), sino la forma en que operan.

De por sí no cumplen con lo que establece la ley: GPS, límite de velocidad, entrega de boletos, horarios de salida, y un sin fin de etcéteras.

Todo informal si lo comparamos con el servicio que dan los buses M3. Estos lo hacen de forma empresarial. Tienen toda una logística. En cambio, las minivanes son empresas personales. Allí rige la ganancia del chofer, y por eso dan todas las vueltas que pueden, no dan mantenimiento a sus unidades ni mucho menos sus propios descansos. Lo mismo va a pasar con los autos dando el servicio.

El problema en Cusco puede crecer de forma exponencial. En la ciudad hay 8 mil taxis formales (permiso para el servicio) y otros 3 mil informales. Todos ellos, y otros más, podrían obtener el permiso del MTC. Para brindar el servicio turístico y en poco tiempo se observaría en los terminales informales o en la calle llamando a la gente para llevarla a provincias como cualquier transporte interprovincial.

2.2.20. Minivanes a favor de disposición

El dirigente de la Federación de Transportistas de la Macro Región Sur, César Merma, expresa a favor de la disposición de Indecopi, que abre las puertas para que los autos puedan brindar el servicio de transporte turístico. Si los autos ahora pueden prestar el servicio turístico, ¿por qué no nosotros dar el servicio regular de personas?

La norma que impide actualmente que las M2 den servicio de pasajeros y que las M1 den servicio turístico es el Decreto Supremo 017 del MTC. Este documento es el que rige todo el transporte en el país. Lo que pide la disposición de Indecopi es que el MTC justifique el porqué de los impedimentos que limitan el mercado.

2.3. Definición de términos básicos

Accidente de tránsito. - El suceso ocasionado o en el que haya intervenido al menos un vehículo automotor en movimiento, en una vía pública o privada con acceso al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y/o animales, y que, como consecuencia de su circulación o tránsito, o que por violación.

Barreras burocráticas.- (Mejía, 2013) persistentes es el elevado costo del derecho a trámite de las licencias de funcionamiento, y que genera que el administrado tenga que soportar sobre costo, aparte de aquellos que, de por sí, representan la imposición de requisitos no previstos en la normativa. Se infiere que mientras exista mayor índice de imposición de barreras burocráticas ilegales por parte de las entidades de administración pública, mayor será la restricción o limitación de los derechos y libertades vinculados al acceso al mercado-libertad de empresa, libre iniciativa privada, pluralismo económico y principios de subsidiariedad.

Empresa de transporte.- Empresa con personería jurídica que transporta mercancías comercialmente a sus lugares de destino.

Fiscalización vehicular. - Organismo encargado de controlar, a lo largo de todo el país, el cumplimiento de la normativa de transportes sobre seguridad, condiciones técnicas de los vehículos y la calidad de los servicios de transporte terrestre

Informalidad. - Se expresa en el desorden, la inseguridad, en el hecho que se permita el ingreso indiscriminado de vehículos de cualquier tipo sin revisión técnica, para que operen en cualquier ruta, y sin establecerse además los requerimientos mínimos en la idoneidad del servicio que ofrecen.

M1.- Vehículos de 8 asientos o menos sin contar el asiento del conductor

M2.- Vehículos de más de 8 asientos sin contar el asiento del conductor y peso bruto vehicular de 5 toneladas o menos construidos con áreas para pasajeros de pie permitiendo el desplazamiento frecuente de éstos.

Ruta. – La ruta es un camino, vía o carretera que une diferentes lugares geográficos y que le permite a las personas desplazarse de un lugar a otro

Servicio terrestre. - Es el transporte que se realiza sobre la superficie terrestre.

Tránsito. El concepto suele utilizarse para nombrar al movimiento de los vehículos y las personas que pasan por una calle, una carretera u otro tipo de camino.

Transporte público. - Conjunto de la movilidad urbana, queda por tanto definido como un sistema de medios (infraestructuras y vehículos) para llevar personas de un lugar a otro de la ciudad.

Transporte interprovincial. - Unidad vehicular que se traslada de una provincia a otra transportando de pasajeros o carga.

Vehículo.- Aparato con o sin motor que se mueve sobre el suelo, en el agua o el aire y sirve para transportar cosas o personas, especialmente el de motor que circula por tierra.

III. MARCO METODOLÓGICO

3.1. Hipótesis de la investigación

3.1.1. Hipótesis general

La informalidad en el servicio regular de personas interprovincial, en la ruta Cusco – Quillabamba, se debe a una inadecuada formulación de las normas, las que no consideran, barreras sociales y geográficas.

3.1.2. Hipótesis específicas

Es de interés nacional formalizar a los transportistas, para que no se les considere como ilegales, esta formalización no puede ser negada por el Estado, más aún, cuando en una anterior normativa el Estado ha formalizado el transporte terrestre del servicio regular de personas en la categoría (M-1, M-2).

Se debe cautelar el derecho al empleo a los cientos de transportistas que se dedican al servicio terrestre del servicio regular de personas interprovincial (M-1, M-2) en la ruta Cusco – Quillabamba, para el año 2020.

Reducir el alto índice de multas por infracciones de tránsito en la ruta del servicio terrestre del servicio regular de personas interprovincial (M-1, M-2) en la ruta Cusco – Quillabamba, para el año 2020.

3.2. Tipo de estudio

(Tamayo, 2003) manifiesta:

"Comprende la descripción, registro, análisis e interpretación de la naturaleza actual, composición o procesos de los fenómenos. El enfoque que se hace sobre conclusiones es dominante, o como una persona, grupo o cosa, conduce a funciones en el presente. La investigación descriptiva trabaja sobre las realidades de los hechos y sus características fundamentales es de presentarnos una interpretación correcta".

La investigación descriptiva nos ha permitido realizar un análisis de toda la metodología utilizada de manera fácil, en corto tiempo y dando solución al aspecto

jurídico social que está inmerso en la actividad de los transportistas informales.

Nos ha permitido determinar cuál es la situación actual del servicio de las empresas de transporte terrestre informal, acorde con la realidad jurídica. Se ha descrito cómo están formadas las agrupaciones informales, sus conductas, comportamientos de la población objeto de estudio, en este caso de los transportistas informales; porque ellos alegan debido a la falta de empleos, salen a realizar esta actividad; a falta de otras fuentes de trabajo, que les ayude a mantener sus familias.

3.3. Diseño

Se entiende por investigación de campo, el análisis sistemático de problemas en la realidad, con el propósito bien sea de describirlos, interpretarlos, entender su naturaleza y factores constituyentes, explicar sus causas y efectos o predecir su ocurrencia, haciendo uso de métodos característicos de cualquiera de los paradigmas o enfoques de investigación conocidos o en desarrollo. Los datos de interés son recogidos en forma directa de la realidad; en este sentido se trata de investigaciones a partir de datos originales o primarios.

Ha permitido establecer la realidad jurídica en materia de tránsito que están atravesando los transportistas informales de la ruta Cusco - Quillabamba, establecer las causas y los efectos que se originan cuando los conductores no regularizan sus unidades de transporte de acuerdo con las normas vigentes de la Ley de tránsito y normas conexas.

Los datos recogidos en esta investigación son originales, que nos permiten establecer si los transportistas terrestres informales de los vehículos M1 y M2 cumplen o no con los requisitos para regularizar sus unidades, a través de la observación en el sitio donde operan los transportistas terrestres informales en la ruta Cusco - Quillabamba.

3.4. Plan de análisis o trayectoria metodológica

El método Cualitativo.

Este método se llevó a cabo, cuando se formularon la hipótesis de la investigación con el fin explicar los datos, así como la confrontación de hechos, procedimientos de gran valor, la revisión y formación de conceptos, la formulación y su respectiva verificación.

3.5. Técnica e instrumentos de recolección de datos

1) La entrevista.

Para obtener información respecto de la problemática del transportista informal, recurrimos a este instrumento, del que al respecto (Bernal, 2010) manifiesta lo siguiente:

"Es una técnica a establecer contacto directo con las personas que se consideren fuente de información. A diferencia de la encuesta, que se ciñe a un cuestionario, la entrevista, si bien puede soportarse en un cuestionario muy flexible, tiene como propósito obtener información más espontánea y abierta. Durante la misma, puede profundizarse la información de interés para el estudio".

La entrevista fue la técnica que nos ha permitido hacer una recolección de datos para investigar, obteniéndose como muestra a 34 conductores y/o propietarios de las unidades vehiculares M1 y M2.

2) Cuestionario:

Este instrumento se utilizó con la finalidad de obtener datos para controlar las variables y de esta manera contrastar las hipótesis. El cuestionario es un medio útil y eficaz para recoger información en un tiempo relativamente breve.

3) La encuesta.

Bernal (2010) manifiesta lo siguiente:

"Es una de las técnicas de recolección de información más usadas, a pesar de que cada vez pierde mayor credibilidad por el sesgo de las personas encuestadas. La encuesta se fundamenta en un cuestionario o conjunto de

preguntas que se preparan con el propósito de obtener información de las personas”.

Cuestionario: este instrumento se utilizó con la finalidad de obtener datos para controlar las variables y de esta manera contrastar las hipótesis. El cuestionario fue un medio útil y eficaz para recoger información en un tiempo relativamente breve.

3.6. Rigor científico

Los criterios de rigor científico para tener en cuenta en el presente trabajo, fueron los siguientes: credibilidad y el valor de la autenticidad, es decir, que los resultados sean reconocidos como verdaderos por los participantes, que muestren la realidad observada. Este criterio es también llamado de autenticidad, es una condición importante y necesaria ya que permite evidenciar los fenómenos y experiencias.

Consistencia, con la presentación detallada del proceso de recolección de datos, su análisis e interpretación, reconociendo que la estabilidad de los datos en un trabajo descriptivo correlacional no es posible hacer una réplica exacta. Por ello, los datos obtenidos en la investigación no son generalizables, sino transferibles.

Veracidad, las descripciones, los datos deben garantizar la veracidad de las descripciones realizadas por los participantes, para ello, se hicieron las transcripciones de los datos proporcionados en los cuestionarios tal como aparecen, contrastando los resultados con la literatura existente, al mismo tiempo que se identificaron y describieron limitaciones y alcances del investigador.

Para tener acceso a las diferentes terminales terrestres se solicitaron los permisos correspondientes a los directivos de las diferentes empresas informales de la Av. Hospital Lorena Calle Sacristaniyoc, Tres Marías. Se ha coordinado con ellos todas las encuestas para la aplicación.

3.7. Aspectos éticos

Los criterios éticos son importantes y necesarios tenerlos en cuenta, los conductores participantes del estudio con previo diálogo y explicación del sentido y contenido de los test, aceptaron las encuestas de los directivos de los terminales terrestre.

Los Códigos de Ética hacen hincapié en la seguridad y protección de la identidad de las personas que participan en la investigación, aportando datos. La confidencial resguarda la identidad

La información fue manejada de forma anónima se respetó en todo momento, la voluntad de las personas que participaron. Se guardó de forma confidencial y protegiendo la identidad de los participantes y los datos recogidos.

Los datos recogidos en la investigación se usaron solo para los fines específicos de la investigación y para beneficio del grupo de los conductores de las terminales informales, se cuida las respuestas ofrecidas sin condiciones.

IV. RESULTADOS

1) Instrucción

Instrucción:

- a) Secundaria:..... b) Superior Incompleto: ... c) Superior:
 d) Grado superior..... e) Técnicos profesionales

Tabla 1.
Instrucción

Alternativas	Instrucción	
	Frecuencia	Porcentaje
Secundaria	13	38%
Superior Incompleto	07	20%
Superior	06	18%
Grado superior	05	15%
Técnicos profesionales	03	09%
Total	34	100%

Elaboración Propia.

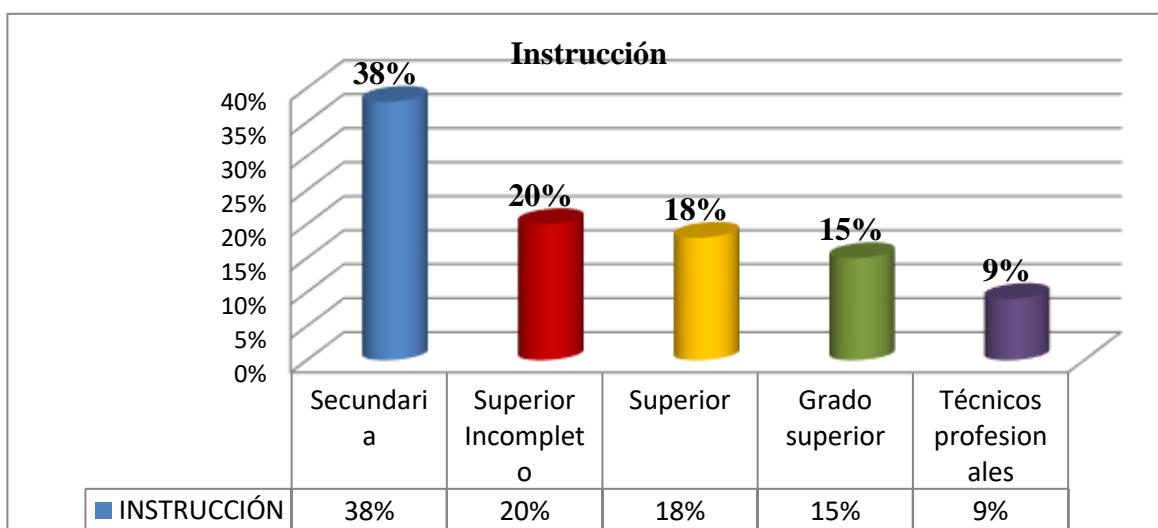


Figura 1. Instrucción
 Elaboración Propia.

Análisis y comentario.

En el gráfico anterior se interpreta que el 38% de los encuestados, expresa que tienen estudios secundarios, el 20% menciona tener estudios superiores incompleto, 18% manifiesta tener estudios superiores, 15% lograron graduarse en una universidad, finalmente el 9% lograron graduarse en un instituto superior.

En la presente encuesta se interpreta que los conductores, en su gran mayoría tienen solo secundaria completa, es una exigencia de la norma respetiva, de carácter obligatorio como mínimo de estudios es educación secundaria completa para obtener la licencia de conducir; mientras que en reducido porcentaje de los encuestados tienen estudios de nivel superior incompleto, grado profesional de las universidades y de institución superior.

Se traduce que los conductores de las unidades vehiculares tienen un porcentaje importante por su formación académica.

2) Ocupación Principal:

a) Conductor: b) Albañil:... c) Comerciante: d) Otro

Tabla 2.

Ocupación principal

Alternativas	Ocupación Principal	
	Frecuencia	Porcentaje
Conductor	23	67%
Albañil	04	12%
Comerciante	03	09%
Otro	04	12%
Total	34	100%

Elaboración Propia.

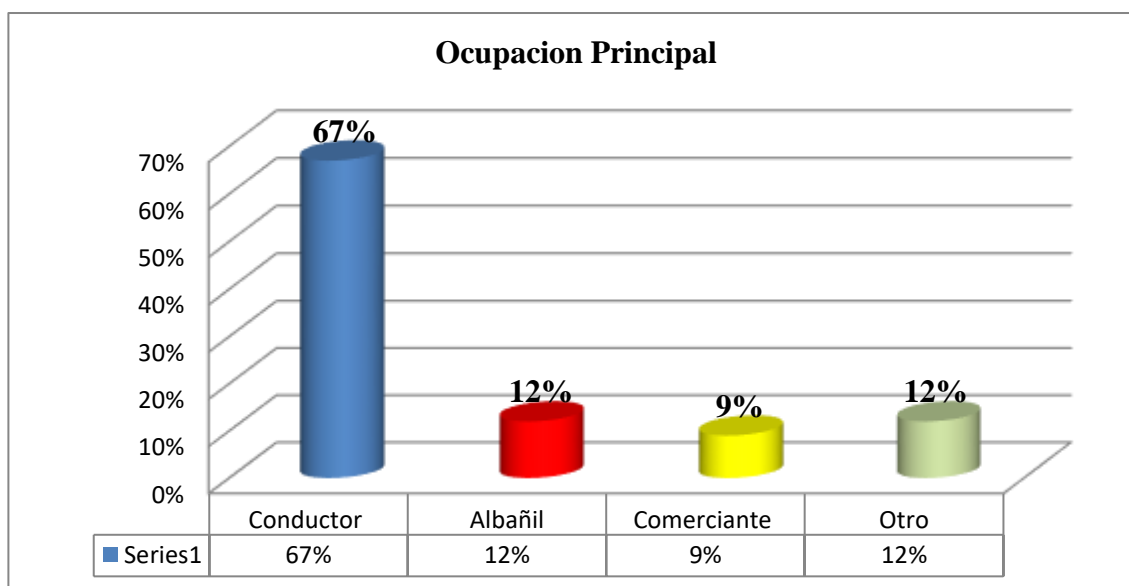


Figura 2. Ocupación Principal
Elaboración Propia.

Análisis y comentario.

En el gráfico anterior se interpreta que el 67% de los encuestados, expresa que su ocupación principal es de conductor, el 12% menciona aparte de ser conductor son albañiles, electricistas, zapateros y se recurren con esta actividad laboral por la situación sanitaria que atraviesa nuestro país; el 09% manifiesta aparte de ser conductor son comerciantes, finalmente 12% tienen otras ocupaciones aparte de conducir todo es un reflejo del tema coyuntural nacional.

En la presente encuesta, se expresa que la principal ocupación es ser conductor de una unidad vehicular, pero existe un importante porcentaje de conductores que paralelamente realizan otras actividades laborales como albañiles, comerciantes entre otros. Es por un tema sanitario que se encuentra nuestro país. Porque la actividad laboral de hacer taxi disminuyeron sus ingresos.

3) ¿Cuál es la razón principal que Ud. trabaja dentro de la informalidad, del transporte del servicio regular de personas de las unidades vehiculares con la clasificación (M-1, M-2) en la ruta Cusco – Quillabamba, viceversa, es la normatividad que impide este servicio?

SI.....

NO.....

Tabla 3.
Informalidad

Alternativas	Razón principal que Ud. trabaja dentro de la informalidad. Es la normatividad.	
	Frecuencia	Porcentaje
SI	25	74%
NO	09	26%
Total	34	100%

Elaboración: Propia.

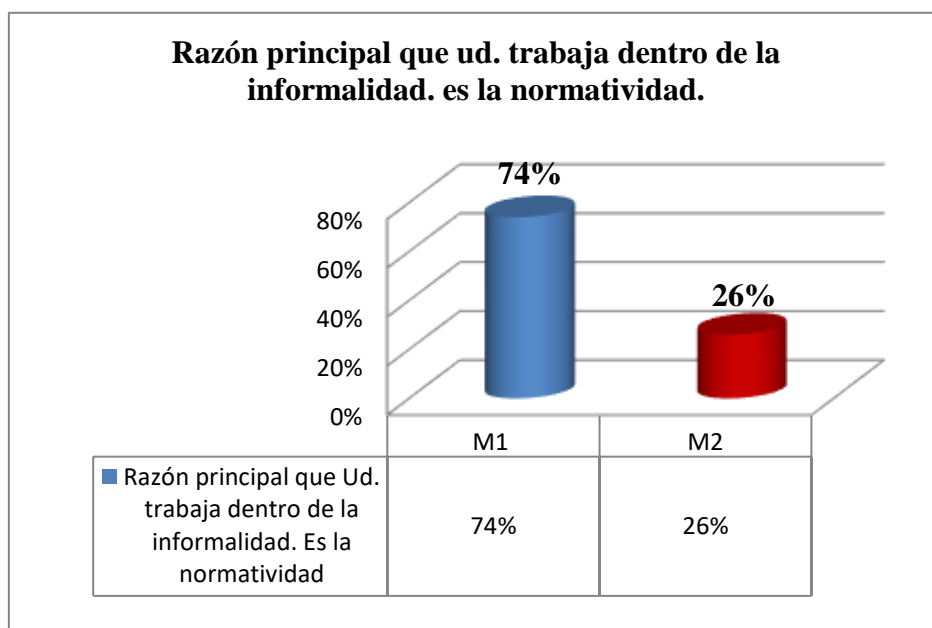


Figura 3. Razón principal que Ud. trabaja dentro de la informalidad
Elaboración Propia.

Análisis y comentario:

En el gráfico anterior se interpreta que el 74% de los encuestados, expresa que el componente principal que trabajan dentro de la informalidad. Es el D.S. N°. 017.2009 MTC que no les permite realizar el servicio de transporte en la clasificación vehicular M1 y M2 en la ruta vial de Cusco a Quillabamba.

El 26% de los encuestados menciona que desconocen la prohibición del servicio de transporte regular de personas en la clasificación vehicular M1 y M2 en la ruta vial de Cusco a Quillabamba.

En la presente encuesta expresan que el D.S. N°. 017.2009 MTC., es el componente principal para laborar dentro de la informalidad en el servicio de transporte en la clasificación vehicular M1 y M2 en la ruta vial de Cusco a Quillabamba.

4) Unidad de transporte M1 y M2:

a) M1 b) M2.....

Tabla 4.
M1 y M2

Alternativas	Unidad de transporte M1 y M2:	
	Frecuencia	Porcentaje
M1	22	65%
M2	12	35%
Total	34	100%

Elaboración: Propia.

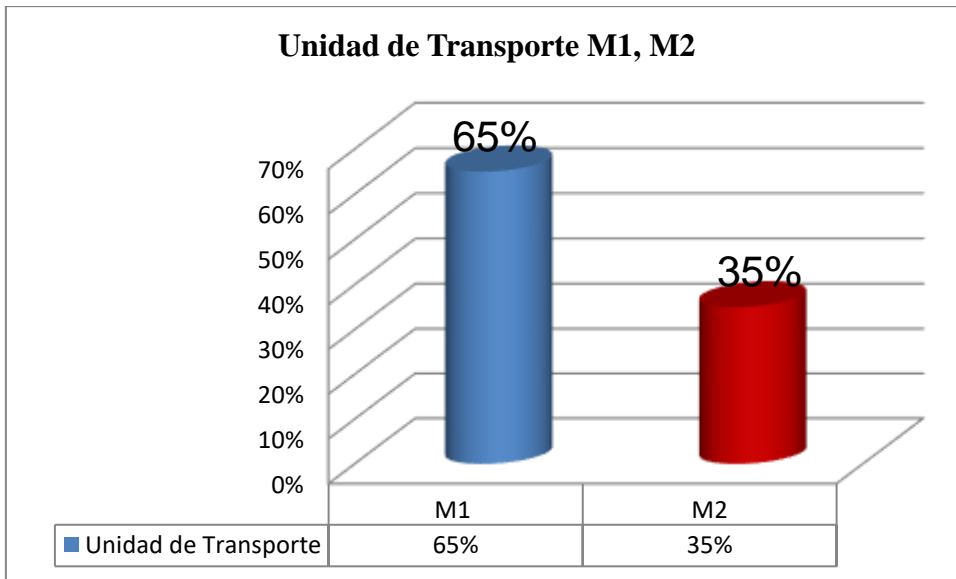


Figura 4 .M1 y M2
Elaboración Propia.

Análisis y comentario:

En el gráfico anterior se interpreta que el 65% de los encuestados, conduce la unidad vehicular de clasificación M1 vehículo sedan de carrocería cerrada, de cuatro (4) o más asientos en por lo menos dos filas. Con dos (2) o cuatro (4) puertas laterales. Con cuatro (4) ventanas. En relación al motor 1250. Estas unidades vehiculares realizan servicio del traslado de personas a Quillabamba de los terminales informales del distrito de Santiago.

El 35% de los encuestados conduce la unidad vehicular de la clasificación M2. Vehículo de diez (10) hasta diez y seis (16) asientos, de 5,000 kg., de peso bruto vehicular. Estas unidades vehiculares prestan sus servicios en forma irregular a la ciudad de Quillabamba iniciando su trabajo de los terminales informales del distrito de Santiago.

En la presente encuesta se interpreta que las unidades vehiculares que realizan el servicio regular de personas a la ciudad de Quillabamba corresponde a la clasificación vehicular M1 autos sedán en un porcentaje mayoritario con relación a la clasificación M2.

5. Lugar de llegada de terminal terrestre su unidad de transporte en el Cusco.

- a) Av. Antonio Lorena b) Calle Sacnstaniyoc c) Tres María d) Otros

Tabla 5.
Terminal Terrestre

Alternativas	Lugar de Partida	
	Frecuencia	Porcentaje
Av. Antonio Lorena	22	65%
Calle Sacnstaniyoc	07	21%
Tres Marías	03	09%
Otros	02	05%
Total	34	100%

Elaboración: Propia.

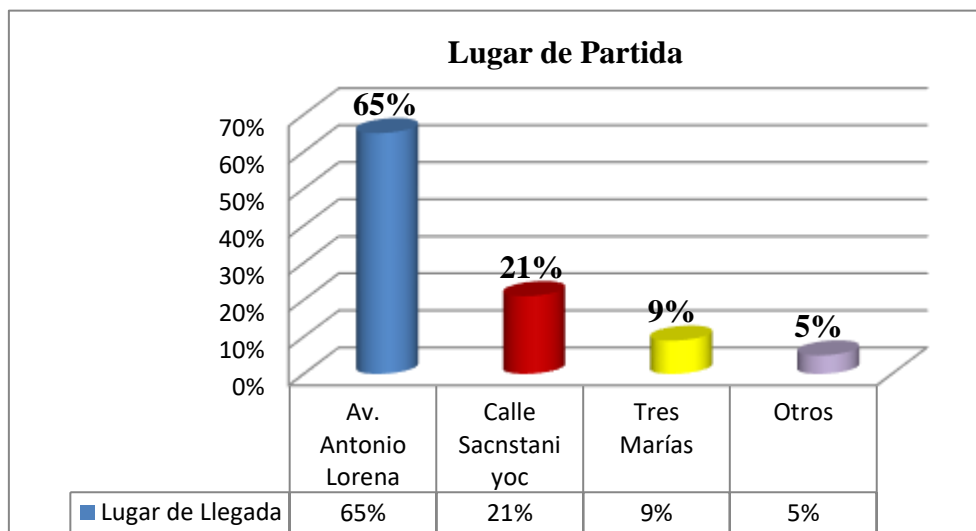


Figura 5. *Terminal Terrestre*
Elaboración Propia.

Análisis y comentario

En el gráfico anterior se interpreta el 65% de los encuestados, expresa que el lugar de partida se realiza de la Av. Antonio Lorena.

El 21% de los encuestados indican como lugar de partida del terminal informal lo realiza en las inmediaciones de la calle Sacristaniyoc jurisdicción del distrito de Santiago ocasionando tráfico vehicular.

El 09% de los encuestados, manifiesta que sus unidades vehiculares toman

como partida la calle Tres Marías jurisdicción del distrito de Santiago lugar de mucha concurrencia de comerciantes y tráfico vehicular.

El 05% de los encuestados, manifiesta que sus unidades vehiculares toman como partida del servicio de transporte regular de personas hacia la ciudad de Quillabamba la calle Tres Marías jurisdicción del distrito de Santiago lugar de mucha concurrencia de comerciantes y de tráfico vehicular.

En la presente encuesta se interpreta que los terminales terrestres para el servicio de transporte regular de personas hacia la ciudad de Quillabamba, son áreas reducidas de maniobrabilidad de sus unidades vehiculares ocasionando tráfico, son lugares de mucha intensidad de comerciantes y ambulantes.

6) ¿Ud., encuentra barreras burocráticas para lograr tu formalización?

Si.....

No.....

Tabla 6.
Barreras Burocráticas

Alternativas	Barreras Burocráticas	
	Frecuencia	Porcentaje
Si	29	85%
No	05	15%
Total	34	100%

Elaboración Propia.

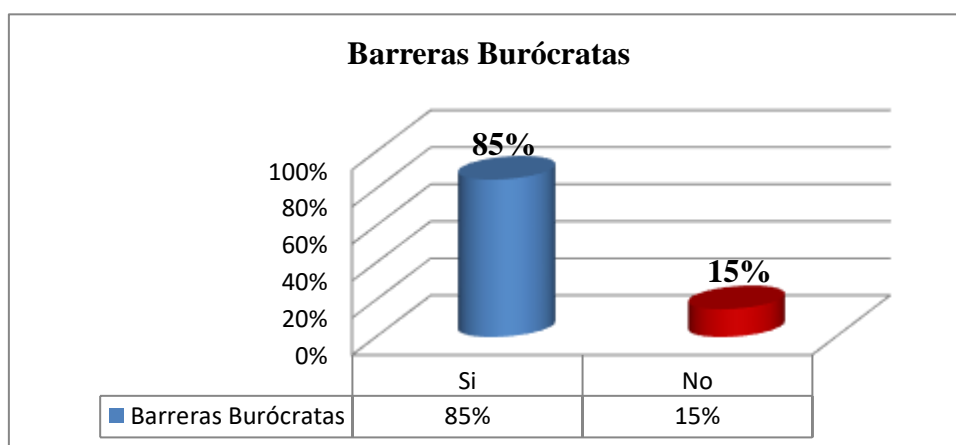


Figura 6. Barreras Burocráticas
Elaboración Propia.

Análisis y comentario

En el gráfico anterior se interpreta que el 85% de los encuestados, expresa que durante el proceso del trámite ante las entidades de los gobiernos locales y la Dirección Regional de Transporte existen barreras burocráticas para lograr su formalización es la razón que en la actualidad no cuentan con los requisitos para prestar el servicio regular de personas a la ciudad de Quillabamba y reflejan su estado de informalidad.

El 15% de los encuestados manifiesta que en los trámites que realizan no encuentran barreras burocráticas ante las entidades del Gobierno Local y Regional para la lograr la formalización de su unidad vehicular.

En la presente encuesta se interpreta que existe un porcentaje mayoritario que las barreras burocráticas son una de las razones de la informalidad en la prestación del servicio de transporte regular de personas hacia la ciudad de Quillabamba. Mientras un porcentaje minoritario, expresan que no existen barreras burocráticas cuando acuden ante estas entidades del estado para realizar los trámites correspondientes para prestar el servicio regular de pasajeros a la ciudad de Quillabamba.

7) ¿Los costos de formalización son onerosos?

Si.....

No.....

Tabla 7.
Costos de formalización

Alternativas	Costos de Formalización	
	Frecuencia	Porcentaje
Si	32	94%
No	02	6%
Total	34	100%

Elaboración Propia.

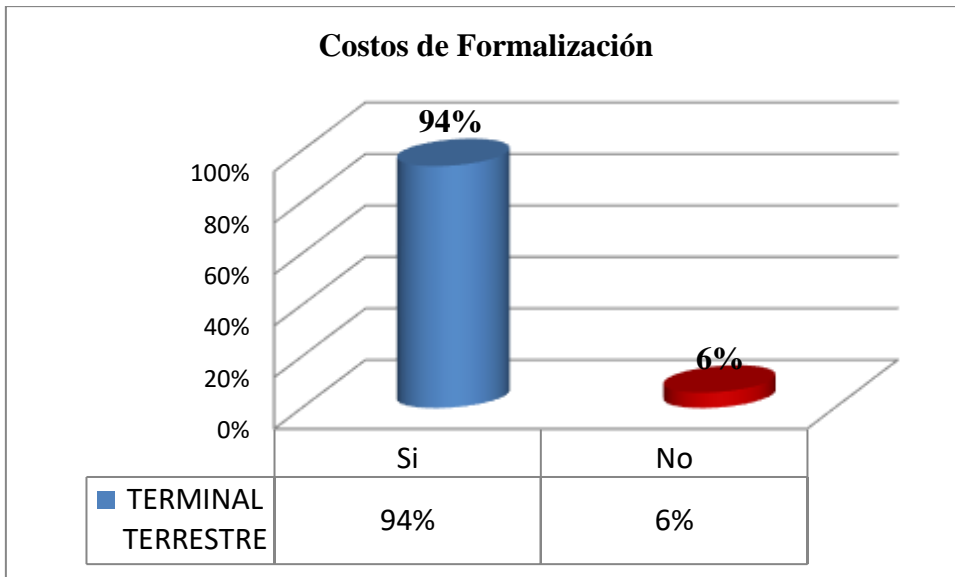


Figura 7. Costos de formalización
Elaboración Propia.

Análisis y comentario

En el gráfico anterior se interpreta el 94% de los encuestados, expresa que los costos de los trámites para obtener la formalización son muy onerosos, para sus economías, porque tienen que acudir a diferentes entidades gubernamentales para cumplir con los requisitos correspondientes para lograr finalmente la formalización de sus unidades vehiculares.

El 6% de los encuestados expresa que los trámites no son onerosos para lograr su formalización vehicular, es decir no es un factor predisponente para no formalizarse.

En la presente encuesta se interpreta que para lograr su tan anhelada formalización manifiestan que son muy onerosos el proceso de formalización que exigen como pagos de derechos ante las diferentes entidades, urge la necesidad que los costos sean más asequibles a las economías y trabajen de acuerdo a ley.

8) Indique Ud., si nuestro país tiene políticas adecuadas para solucionar este problema social sobre la informalidad en el servicio regular de transporte de personas (M-1 y M-2)

No.....

Si.....

Tabla 8.
Políticas adecuadas

Alternativas	Informalidad en el servicio regular de personas	
	Frecuencia	Porcentaje
No	29	85%
Si	05	15%
Total	34	100%

Elaboración Propia.

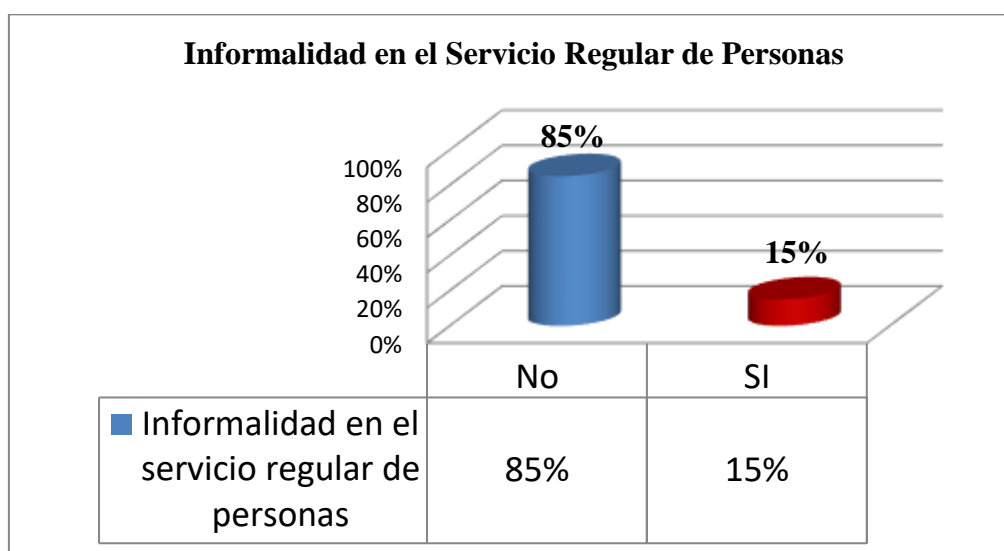


Figura 8. Políticas adecuadas
Elaboración Propia.

Análisis y comentario

En el gráfico anterior se interpreta el 85% de los encuestados, expresa que no existen políticas adecuadas para solucionar este problema social de la la informalidad en el servicio regular de personas (M-1 y M-2); los legisladores deben prestar atención a esta problemática de nuestra región.

El 15% de los encuestados manifiesta que sí existen las políticas adecuadas de los gobiernos regionales y locales con relación a la formalización, en el servicio

regular de transporte de personas (M-1 y M-2).

En la presente encuesta se interpreta que el problema de la formalización es un problema social, el conjunto normativo que regula debe formalizarse en bien de un gran porcentaje de la población regional que se dedica a esta actividad del servicio regular de transporte de personas en las unidades vehiculares (M1 y M2) a la ciudad de Quillabamba.

9) ¿Existe interés y voluntad del sector informal por adecuarse a las normas vigentes, en la prestación del servicio regular de personas?

Si.....

No.....

Tabla 9.
Interés y voluntad de Formalización

Alternativas	Interés y voluntad de Formalización	
	Frecuencia	Porcentaje
Si	32	94%
No	02	6%
Total	34	100%

Elaboración Propia.

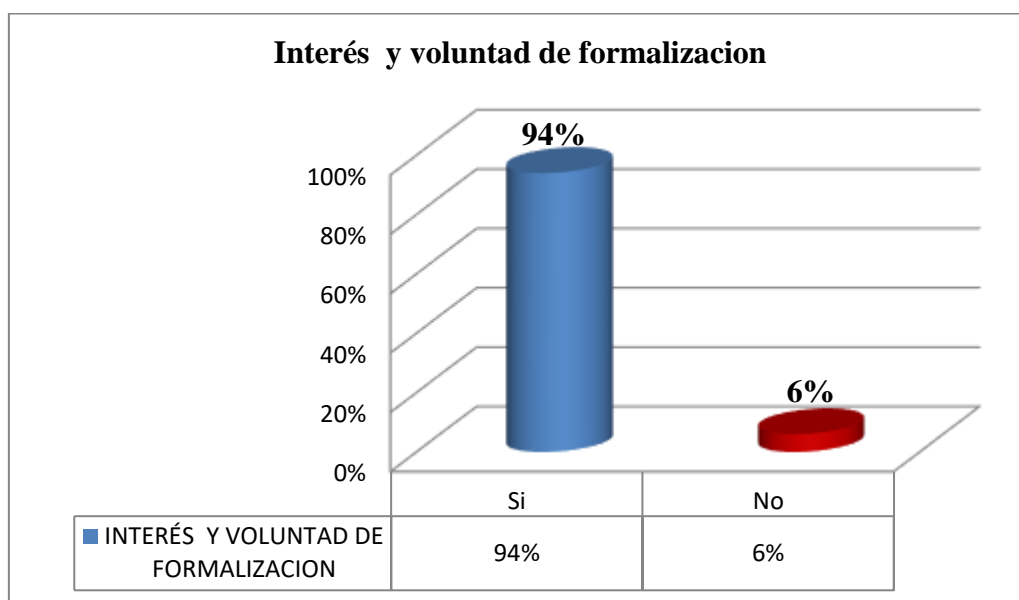


Figura 9. Interés y voluntad de Formalización
Elaboración Propia.

Análisis y comentario

En el gráfico anterior se interpreta que el 94% de los encuestados, expresa que sí existe la voluntad e interés para adecuarse a las normas vigentes, en la prestación del servicio regular de personas (M-1 y M-2), lograr la formalización de sus unidades vehiculares y no tener problemas de fiscalización por parte de los funcionarios del Gobierno Regional.

El 6% de los encuestados manifiesta que no desean formalizarse en el corto plazo, porque sus unidades vehiculares no cumplen con los requisitos mínimos exigidos, es necesario que la normativa se ajuste y ofrecer un plazo preventivo para que puedan lograr con la formalización y laborar en aceptables condiciones.

En la presente encuesta se interpreta que el problema de la formalización es un problema social, el conjunto normativo que regula, debe adecuarse a nuestra realidad social los legisladores deben crear dispositivos legales y en forma progresiva disminuir este problema social de la informalidad que se acrecienta cada vez más.

10) ¿La difusión del marco normativo contribuirá con la formalización de los prestadores de servicio de transporte regular de personas que en la actualidad no se encuentran registrados?

Si.....

No.....

Tabla 10.
Difusión del marco normativo

Alternativas	Difusión del marco normativo	
	Frecuencia	Porcentaje
Si	32	94%
No	02	06%
Total	34	100%

Elaboración Propia.

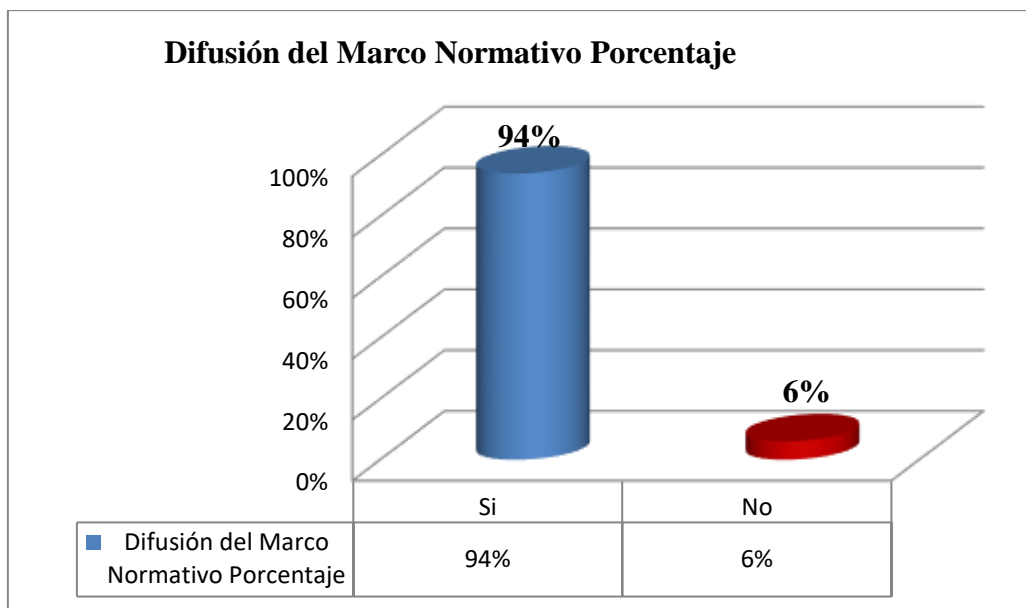


Figura 10. Difusión del marco normativo
Elaboración Propia.

Análisis y comentario

En el gráfico anterior se interpreta que el 94% de los encuestados, expresa que sí se debe difundir por todos los medios de comunicación el marco normativo y el proceso de formalización del servicio de transporte regular de personas, para lograr estar inscritos en los sistemas informáticos del Gobierno Regional, cumpliendo con los requisitos que exige la normativa para la formalización.

El 6% de los encuestados manifiesta que no se debe difundir, es un porcentaje muy minoritario, que no está de acuerdo con difundir por los medios de comunicación el marco normativo o prevención de la normativa respectiva.

En la presente encuesta se interpreta que los encuestados expresan que sí se debe difundir por los medios de comunicación el marco normativo del proceso de formalización del servicio de transporte regular de personas para lograr estar inscritos en los sistemas informáticos del Gobierno Regional, cumpliendo con los requisitos que exige la normativa para la formalización.

11) ¿Considera Ud., que la normativa para la prestación del servicio de transporte terrestre regular de personas está de acuerdo a nuestra realidad regional?

No.....

Si.....

Tabla 11.

Reglamentación está de acuerdo con nuestra realidad regional

Alternativas	Reglamentación está de acuerdo a nuestra realidad regional	
	Frecuencia	Porcentaje
No	32	94%
Si	02	06%
Total	34	100%

Elaboración Propia.

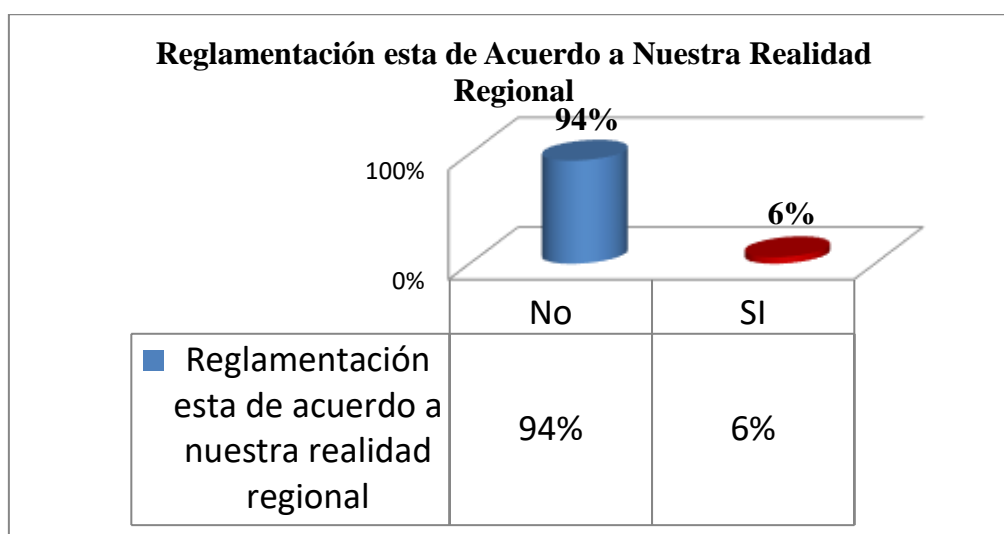


Figura 11. Reglamentación está de acuerdo con nuestra realidad regional

Elaboración Propia.

Análisis y comentario

En el gráfico anterior se interpreta que el 94% de los encuestados, expresa que la normativa sobre el transporte de servicio regular de personas no está de acuerdo con nuestra realidad regional, es necesario mediante una normativa regional flexibilizar y ofrecer un tiempo preventivo para lograr la formalización con mecanismos que no ponga en riesgo la salud de los usuarios que hacen usos de estas unidades vehiculares.

El 6% de los encuestados expresa que la normativa sobre el transporte de servicio regular de personas sí está de acuerdo con nuestra realidad regional.

En la presente encuesta se interpreta que los encuestados expresan que la normativa sobre el transporte de servicio regular de personas, no está de acuerdo con nuestra realidad regional. La ciudad del Cusco por su actividad turística la autoridad regional otorga autorizaciones para transportar a supuestos turistas sin embargo estas unidades realizan un transporte distinto al servicio regular de personas para lo cual fueron autorizados a la localidad de Quillabamba.

12) ¿Considera que las entidades regionales deben ser consultados cuando se elaboran las normativas para la prestación del servicio de transporte terrestre regular de personas?

Si.....

No.....

Tabla 12.
Entidades Regionales deben ser Consultados

Alternativas	Entidades Regionales deben ser Consultados	
	Frecuencia	Porcentaje
Si	31	94%
No	03	06%
Total	34	100%

Elaboración Propia.

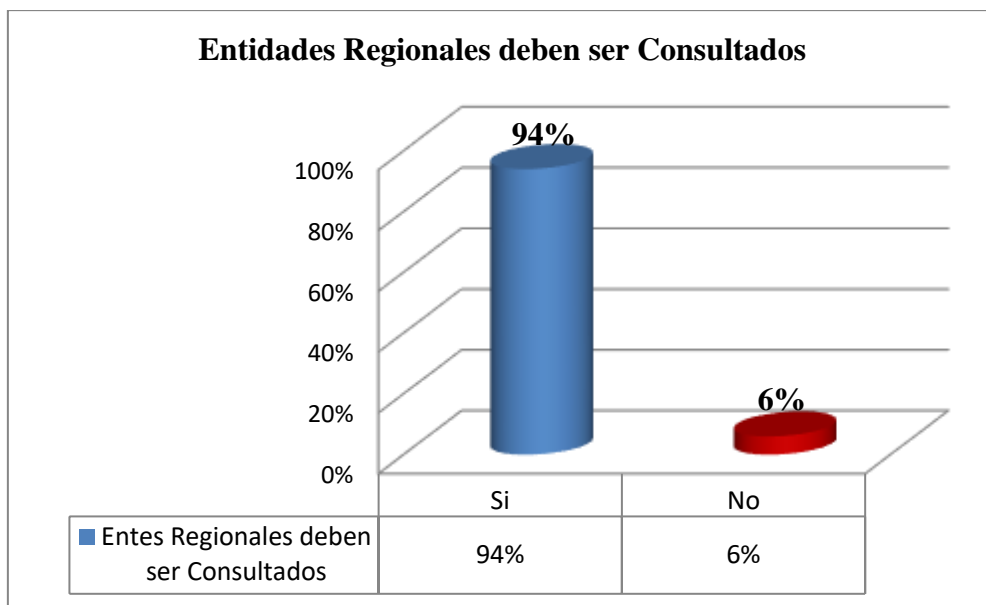


Figura 12.
Entidades Regionales deben ser consultados
Elaboración Propia.

Análisis y comentario

En el gráfico anterior se interpreta que el 94% de los encuestados, expresa que sí deben ser consultados las normativas para la prestación del servicio de transporte terrestre regular de personas deben adecuarlo a nuestra realidad por ser una región que cuenta con una creciente actividad turística, que le diferencia de las otras regiones de nuestro país por su particularidad.

El 6% de los encuestados expresa que no deben ser consultados sobre las normativas por crearse las normativas para la prestación del servicio de transporte terrestre regular, es un porcentaje minoritario que responden a la pregunta indicada.

En la presente encuesta se interpreta que debe ser consultada la normativa sobre la prestación del servicio de transporte terrestre regular por la particularidad de la actividad turística de nuestra región.

V. DISCUSIÓN

La argumentación de los resultados del presente estudio intitulado, “Informalidad en el transporte terrestre interprovincial del servicio regular de personas en la ruta cusco – Quillabamba, año 2020”, es como sigue:

Es importante mencionar que: la informalidad es la forma distorsionada con la que una economía excesivamente reglamentada, responde tanto a los choques que enfrenta como a su potencial crecimiento. Se trata de una respuesta distorsionada porque la informalidad supone una asignación de recursos deficiente que conlleva la pérdida, por lo menos parcial, de las ventajas que ofrece la legalidad: la protección policial y judicial, el acceso al crédito formal, y la capacidad de participar en los mercados internacionales (Loayza, 2006).

El 38% de los encuestados, manifiesta que tienen estudios secundarios, fortalece en el sentido de que el nivel de estudios que expresan es un desconocimiento sobre el proceso de formalización de sus unidades vehiculares para el transporte regular de personas evidenciando su mínima preparación académica, existen otros grupos de porcentajes minoritarios que ostentan niveles de regular preparación. Responde este gráfico a una realidad regional que a falta de trabajo ingresan a ser conductores engrosando la informalidad en el transporte interprovincial de Cusco a Quillabamba.

El 22% de los encuestados manifiesta que la clasificación vehicular (M1) hacen de que este servicio sea con mayor intensidad, evidencia que nuestra población en general encuentra como nicho laboral, el alquilar o hacer uso de su unidad vehicular para laborar y hacer servicio interprovincial a la ciudad de Quillabamba, con la instalación del dispositivo GPS a estas unidades vehiculares (M1 y M2) se controlaría la velocidad que imprimen, de esta forma evitar los siniestros de tránsito en esta vía que es bien congestionada.

El 85% de los encuestados, expresa que la burocracia del Estado propicia la informalidad del servicio de transporte regular de personas de Cusco a Quillabamba, manifiestan los encuestados que el exceso de burocracia y barreras administrativas son el problema principal cuando inician alguna gestión, en las

entidades del estado como el Gobierno Regional, la trámites son engorrosos para estas gestiones de formalización, los que constituyen factores o causas que provocan o conllevan a generar la informalidad.

El 94% de los encuestados, expresa que la formalización genera elevados costos, elevadas tasas, derechos entre otros pagos que se realiza ante las distintas entidades del estado, que acuden por la formalización, como son el Gobierno Regional (Dirección de Transporte y Comunicaciones Gobierno Local, SUNARP, notarias SUNAT, entre otras entidades del Estado.

El 85% de los encuestados, interpreta que se deben incorporar en las normas reglamentarias nacionales y no restringir su ejercicio por razón de su clasificación vehicular (M1 y M2) para realizar el transporte terrestre de pasajeros interprovincial y establecer en el Reglamento Nacional de Vehículos, con peso neto igual o superior a 1 tonelada, con motor de cilindrada igual o superior a los 1,450 centímetros cúbicos, y que se encuentre habilitado por la autoridad competente para prestar el servicio de transporte terrestre interprovincial regular de personas en automóviles colectivos. Mientras que la clasificación vehicular (M2) en la actualidad solo tienen autorización para servicio turístico, existen normas que restringen su servicio, más aún que la ciudad del Cusco que es eminentemente turística, las políticas de gobierno central se deben ajustar a nuestra realidad regional.

El 94% de los encuestados, expresa que la informalidad, desde un ámbito normativo y según a la presente encuesta desde la perspectiva sociológica y económica, no existe interrelación funcionalidad con el derecho social se puede evidenciar que la normativa no ha previsto la contrastación con la realidad social, es decir, no ha previsto que la Región del Cusco tiene una intensa actividad turística y el legislador no creo los mecanismos necesarios para la formalización, y establecer un marco normativo definido para cada uno de estos servicios de transporte del servicios de transporte regular de personas y el turístico.

El 94% de los encuestados, expresa que la entidad correspondiente de formalización del servicio de transporte regular de personas, tenga un programa de difusión y prevención para lograr en forma gradual la formalización, se evidencia en

esta encuesta la preocupación que no existen programas de difusión para conocer los trámites correspondientes y trabajar sin trasgredir la normativa.

El 94% de los encuestados, expresan que la normativa sobre el transporte de servicio regular de personas no está de acuerdo con nuestra realidad regional. Sino que crea conflicto social (entre transportistas, usuarios, Gobierno Regional dirección de transportes y comunicaciones); se debe evitar ofreciéndole una tratativa especial de formalización a este sector de transportistas permitiéndoles prestar servicios de transporte de personas de manera regular entre regiones en vehículos de categoría M1, M2.

El 94% de los encuestados, expresa que las entidades regionales deben ser consultados en este caso los congresistas deben regular leyes en favor de las grandes mayorías de acuerdo con nuestra realidad y consultar previamente al Gobierno Regional, de esta forma instituir normas de consenso entre todos los involucrados y por ende que en la vía de Cusco – Quillabamba, se aminoren los siniestros de tránsito.

Estos resultados, determinan pues que la hipótesis planteada está probada. Por consiguiente, se sugiere que las entidades del Estado realicen los esfuerzos para lograr la formalización de la clasificación vehicular M1 y M2 ingrese al servicio de transporte regular de personas a la ciudad de Quillabamba y viceversa con los mecanismos necesarios.

VI. CONCLUSIONES

- 1) La informalidad en la ruta Cusco – Quillabamba y viceversa, se debe a la vigencia del D.S. N°. 017.2009 MTC., dispositivo legal que no permite realizar el servicio de transporte en la clasificación vehicular M1 y M2 en esta ruta.
- 2) Los vehículos de la clasificación M1 con relación a M2, tiene mayor presencia, en la ruta Cusco – Quillabamba y viceversa, de acuerdo con los estudios realizados por la DRTC GORE del año 2016, de cada 10 vehículos que prestan servicio de transporte en esta ruta, 7 no tienen autorización para prestar el servicio. Además, se evidencia que, un buen sector de la población se dedica a este servicio siendo un nicho laboral, de este grupo varios conductores alquilan o hacen uso de su unidad vehicular para laborar en el servicio de transporte.
- 3) En relación a la informalidad, los dispositivos legales no han previsto la contrastación con la realidad social de la Región Cusco, puesto que es una zona turística el legislador no ha advertido los mecanismos necesarios de formalización, y establecer un marco normativo preciso para los servicios de transporte regular y turístico.
- 4) A través de los resultados los conductores expresan que la burocracia del Estado presenta barreras de formalización del servicio de transporte regular de personas, de Cusco a Quillabamba, existe exceso de burocracia en los trámites, son engorrosos y constituyen factores que provocan a generar la informalidad.

VII. RECOMENDACIONES

- 1) Es pertinente la modificación y elaboración de nuevas normas en favor de la clase trabajadora del sector del transporte, de acuerdo con nuestro contexto, con la promulgación de normas de consenso entre los involucrados, para lograr la formalización progresiva de la clasificación vehicular M1 y M2 para el servicio de transporte regular de personas en la ruta Cusco – Quillabamba.
- 2) Sería de vital importancia la instalación de dispositivos de control como el GPS a las unidades vehiculares (M1 y M2), con el objeto de controlar la velocidad y evitar accidentes de tránsito en esta ruta, que por su geografía misma, ha registrado innumerables accidentes de tránsito, con heridos y fallecidos.
- 3) Los dispositivos legales deben relacionarse con la realidad social, la norma no ha previsto que la región del Cusco es una zona turística, establecer un marco normativo preciso para el servicio de transporte regular y turístico.
- 4) Es fundamental la celeridad de los trámites para lograr la formalización de las unidades vehiculares para el servicio de transporte terrestre regular de personas en la ruta Cusco - Quillabamba, existe exceso de burocracia, es engorroso, son factores que provocan la informalidad.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BERNAL, C. A. (2010). *Metodología de la investigación*, Primera Edición, Cali: Pearson
- CÁRDENAS, M. Y. (2007). *"Informalidad en Colombia: nueva evidencia"*, Edición I, Bogotá: Fedesarrollo
- CHEN, M. (2006). *Rethinking the Informal Economy: Linkages with the Formal Economy and the Formal Regulatory Environment*, Segunda Edición, Reino Unido: UNU-WIDER
- DE SOTO, H. (1986). *El otro sendero. La revolución informal*, Primera Edición, México: Consejo Nac.
- DE SOTO, H. (1986). *El Otro Sendero. La Revolución Informal*, Primera Edición, Lima: El Barranco.
- GAMBETTA, D. (1993). *The Sicilian mafia, the business of private protection*, Primera Edición, Cambridge: Harvard University Press.
- HART, K. (1970). *"Small scale entrepreneurs in Ghana and development planning"*, Primera Edición, Miami: Journal of Development Studies.
- ISHIKAWA, K. (1988). *¿Qué es el control total de calidad?*, Primera Edición, Colombia: Editorial Norma.
- LEWIS, R. (1983). *The marketing aspects of service quality*, Primera Edición, Chicago: American Marketing Association.
- LOAYZA, N. (2006). *The Composition of Growth Matters for Poverty Alleviation*, Primera Edición, Washington. D.C.: Banco Mundial.
- LONGHI ZUNINO, A. (1998.). *"El trabajo y la economía informal, discusión de enfoques teóricos"*, Primera Edición, Montevideo: UR. FCS-DS.
- MACDONALD, S. (1994). *Professional academic writing in the humanities and social sciences*, Edición I, Illinois: Southern Illinois University.
- MALONEY, W. (2004). *Informality revisited. World development*, Primera Edición, New York: World.
- MEJÍA, B. (2013). *Impacto de las barreras burocráticas ilegales impuestas en el otorgamiento de las licencias de funcionamiento*, Primera Edición, Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos.

- OIT. (1993). *Informalidad*, Edición I, Ginebra: OIT.
- PORTES, A. (2003). *Las estructuras de clase en América Latina: composición cambios durante la época neoliberal*, Primera Edición, Mexico: Miguel Angel.
- PROMPYME. (2005). *Manual de la gestión de la producción*, Primera Edición, Quito: Prompyme.
- REYES, O. Y. (2012). *Percepción de la calidad del servicio de la educación universitaria de alumnos y profesores*, Quinta Edición, Estados Unidos: Revista Internacional Administración & Finanzas .
- TAMAYO, M. T. (2003). *El Proceso de la Investigación Científica*, Primera Edición, México: Limusa.
- TOKMAN, V. E. (1992.). *Tokman, V. E*, Primera Edición, Nueva York: Lynne Rienner.
- WAISGRAIS, S. &. (2008). *Heterogeneidad social y productiva: caracterización del trabajo informal en el Gran Buenos Aires*, Primera Edición, Buenos Aires: MTySS.
- ZEITHAML, V. (2009). *Marketing de servicios*, Quinta Edición México: Mc Graw Hill

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de consistencia

Título: “Informalidad en el Transporte Terrestre Interprovincial del Servicio Regular de Personas en la Ruta Cusco – Quillabamba Año 2020”

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	METODOLOGÍA
<p>Planteamiento del problema El transporte Público Interprovincial, entre la ciudad de Cusco y Quillabamba en la actualidad se acrecienta en las unidades vehiculares con la clasificación (M1 y M2) la frecuencia de accidentes se incrementa aún más por la velocidad que imprimen estas unidades de transporte. La informalidad en el servicio de transporte, distrital e interprovincial y nacional aumenta con la vigencia de empresas informales o unidades que operan sin autorización de la autoridad competente MTC. Gobierno Regional y Municipalidades Provinciales.</p> <p>Formulación del problema Problema general ¿Cuál es análisis cualitativo de la informalidad en el transporte terrestre interprovincial del servicio regular de personas de las unidades vehiculares con la clasificación (M-1, M-2) en la ruta Cusco – Quillabamba, viceversa año 2020?</p> <p>Problemas específicos ¿Cómo es el componente</p>	<p>Objetivo general Identificar la informalidad a raíz del análisis cualitativo en el transporte terrestre interprovincial del servicio regular de personas de las unidades vehiculares con la clasificación (M-1, M-2) en la ruta Cusco – Quillabamba, viceversa año 2020.</p> <p>Objetivos específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Describir el componente principal de la informalidad del transporte interprovincial del servicio regular de personas de las unidades vehiculares con la clasificación (M-1, M-2) en la ruta Cusco – Quillabamba, viceversa para el año 2020. • Describir el servicio de transporte terrestre del servicio regular de personas interprovincial (M-1, M-2) en la ruta Cusco – Quillabamba, para el año 2020. • Determinar criterios jurídicos que sostienen que no está permitido el servicio de transporte terrestre del servicio regular de personas interprovincial (M-1, M-2) en la 	<p>Hipótesis general De acuerdo al análisis cualitativo alcanza el nivel de 75% de informalidad en el servicio regular de personas interprovincial (M-1, M-2) en la ruta Cusco – Quillabamba, para el año 2020</p> <p>Hipótesis específicas: Es de interés nacional formalizar a los transportistas, no se les considere como ilegales, esta formalización no puede ser negada por el Estado, máxime cuando en una anterior normativa el Estado ha formalizado el transporte terrestre del servicio regular de personas en la categoría (M-1, M-2). Se debe cautelar el derecho al empleo a los cientos de transportistas que se dedican del servicio terrestre del servicio regular de personas interprovincial (M-1, M-2) en la ruta Cusco – Quillabamba, para el año 2020. Disminuir el alto índice de multas por infracciones de tránsito en la ruta del servicio terrestre del servicio regular de personas interprovincial (M-1,</p>	<p>Diseño de la investigación Población y muestra de estudio Población: Este trabajo de investigación comprende a los conductores en la ruta Cusco Quillabamba que conocen el presente problema referente al transporte terrestre informal en los vehículos M1 y M2.</p> <p>Muestra: La muestra es la técnica que nos permitirá hacer una recolección de datos para investigar, para este trabajo de investigación se realizará como muestra a 34 conductores y/o propietarios de las unidades vehiculares M1 y M2.</p> <p>Instrumentos de recolección de datos La Entrevista. Para obtener información respecto de la problemática del transportista informal, recurrimos a éste instrumento, del que al respecto (Bernal, 2010) manifiesta lo siguiente: "Es una técnica a establecer contacto directo con las personas que se consideren fuente de información. A diferencia de la encuesta, que se ciñe a un cuestionario, la entrevista, si bien puede soportarse en un cuestionario muy flexible, tiene como propósito obtener información más espontánea y abierta. Durante la misma, puede profundizarse la información de interés para el estudio". La Entrevista es la técnica que nos permitió hacer una recolección de datos para investigar,</p>

<p>principal de la informalidad del transporte interprovincial del servicio regular de personas de las unidades vehiculares con la clasificación (M-1, M-2) en la ruta Cusco – Quillabamba, viceversa año 2020?</p> <p>¿Cómo es el servicio de transporte terrestre del servicio regular de personas interprovincial (M-1, M-2) en la ruta Cusco – Quillabamba, para el año 2020?</p> <p>¿Qué criterios jurídicos que sustenten que no es permitido el servicio de transporte terrestre del servicio regular de personas interprovincial (M-1, M-2) en la ruta Cusco – Quillabamba, ¿informal para el cumplimiento de las normas jurídicas?</p>	<p>ruta Cusco – Quillabamba, para el año 2020.</p>	<p>M-2) en la ruta Cusco – Quillabamba, para el año 2020.</p>	<p>para este trabajo de investigación se realizó como muestra a 34 conductores y/o propietarios de las unidades vehiculares M1 y M2.</p> <p>La Encuesta. (Bernal, 2010) Manifiesta lo siguiente: "Es una de las técnicas de recolección de información más usadas, a pesar de que cada vez pierde mayor credibilidad por el sesgo de las personas encuestadas. La encuesta se fundamenta en un cuestionario o conjunto de preguntas que se preparan con el propósito de obtener información de las personas". La muestra es la técnica que nos permitirá hacer una recolección de datos para investigar, para este trabajo de investigación se realizará como muestra a 34 conductores y/o propietarios de las unidades vehiculares M1 y M2.</p> <p>Cuestionario: Este instrumento se utilizó con la finalidad de obtener datos para controlar las variables y de esta manera contrastar las hipótesis. El cuestionario es un medio útil y eficaz para recoger información en un tiempo relativamente breve.</p> <p>Métodos de análisis de datos El método cualitativo.</p>
---	--	---	---

Anexo 2: Matriz de operacionalización

VARIABLE	DIMENSIONES	INDICADORES
<p>Independiente</p> <p>La Informalidad</p>	<p>Informalidad</p> <p>Desorganización</p> <p>Transporte</p>	<p>Definición de Informalidad</p> <p>Causas de la desorganización</p> <p>Importancia del transporte</p>
<p>Dependiente</p> <p>Transporte Terrestre</p>	<p>Ubicación en el Contexto</p> <p>Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial</p>	<p>Conductores informales</p> <p>Ley</p> <p>Reglamentos</p> <p>Ordenanzas</p> <p>Resoluciones</p>

Anexo 3: Instrumentos

**UNIVERSIDAD PRIVADA TELESUP
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO CORPORATIVO**

Tesis: Informalidad en el Transporte Terrestre Interprovincial del Servicio Regular de Personas en La Ruta Cusco – Quillabamba, Año 2020.

Cuestionario dirigido a los conductores y/o propietarios de las unidades vehiculares M1 y M2. de la ruta Cusco - Quillabamba viceversa.

Objetivo: Recoger información sobre la Informalidad en el Transporte Terrestre Interprovincial del Servicio Regular de Personas en la Ruta Cusco – Quillabamba, Año 2020.

Indicaciones: Lea cuidadosamente cada pregunta y marque con un aspa (x) la respuesta que considere correcta.

1.- Instrucción:

a) Secundaria:... b) Superior Incompleto:... c) Superior:... d) Grado superior:... e) Técnicos profesionales:...

2.- Ocupación Principal

a) Conductor:... b) Albañil:... c) Comerciante: ... d) Otro:...

3.- ¿Cuál es la razón principal que Ud. trabaja dentro de la informalidad, del transporte del servicio regular de personas de las unidades vehiculares con le clasificación (M-1, M-2) en la ruta Cusco - Quillabamba viceversa, es la normatividad que impide este servido?

Si:... No:...

4. Unidad de transporte M1 y M2.

a) M1 b) M2.....

5.- Lugar de llegada de terminal terrestre su unidad de transporte en el Cusco

a) Av. Antonio Lorena... b) Calle Sacnstaniyoc... c) Tres Marías... d) Otros:...

6.-¿Ud. Encuentra barreras burocráticas para lograr tu formalización?

Si:... No:...

7.-¿Los costos de formalización son onerosos?

Si:... No:...

8.-¿Indique Ud. Si nuestro país tiene políticas adecuadas para solucionar este problema social sobre la informalidad en el servicio regular de trasporte de personas (M-1 y M-2)?

Si:... No:...

9.-¿Existe interés y voluntad del sector informal por adecuarse a las normas vigentes, en la prestación del servicio regular de personas?

Si:... No:...

10¿La difusión del marco normativo contribuirá con la formalización de los prestadores de servicio de transporte regular de personas que en la actualidad no se encuentran registrados?

Si:... No:...

11 ¿Considera Ud. que la normativa para la prestación del servicio de transporte terrestre regular de personas está de acuerdo a nuestra realidad regional?

Si:... No:...

12¿Considera que las entidades regionales deben ser consultados cuando se elaboran las normativas para la prestación del servicio de transporte terrestre regular de personas?

Si:... No:...

Anexo 4: Validación de los instrumentos

DIMENSIONES / ÍTEMS	PERTINENCIA		RELEVANCIA		CLARIDAD		SUGERENCIA
GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO.	Si	No	Si	No	Si	No	
I. Planificación							
1.- Instrucción:							
2.- Ocupación Principal							
3.- ¿Cuál es la razón principal que Ud. trabaja dentro de la informalidad, del transporte del servicio regular de personas de las unidades vehiculares con le clasificación (M-1, M-2) en la ruta Cusco - Quillabamba viceversa, es la normatividad que impide este servido?							
4. Unidad de transporte M1 y M2.							
5.- Lugar de llegada de terminal terrestre su unidad de transporte en el Cusco							
6.-¿Ud. Encuentra barreras burocráticas para lograr tu formalización?							
7.-¿Los costos de formalización son onerosos?							
II. Operación y supervisión	Si	No	Si	No	Si	No	
8.-¿Indique Ud. Si nuestro país tiene políticas adecuadas para solucionar este problema social sobre la informalidad en el servicio regular de trasporte de personas (M-1 y M-2)?							
9.-¿Existe interés y voluntad del sector informal por adecuarse a las normas vigentes, en la prestación del servicio regular de personas?							
10¿La difusión del marco normativo contribuirá con la formalización de los prestadores de servicio de transporte regular de personas que en la actualidad no se encuentran registrados?							
11 ¿Considera Ud. que la normativa para la prestación del servicio de transporte terrestre regular de personas está de acuerdo a nuestra realidad regional?							
12¿Considera que los entidades regionales deben ser consultados cuando se elaboran las normativas para la prestación del servicio de transporte terrestre regular de personas?							

DIMENSIONES / ITEMS	PERTINENCIA		RELEVANCIA		CLARIDAD		SUGERENCIA
GESTIÓN DE SEGURIDAD Y SALUD EN EL TRABAJO.	Si	No	Si	No	Si	No	
I. Planificación							
1.- Instrucción:							
2.- Ocupación Principal:							
3.- ¿Cuál es la razón principal que Ud. trabaja dentro de la Informalidad, del transporte del servicio regular de personas de las unidades vehiculares con la clasificación (M-1. M-2) en la ruta Cusco - Quillabamba, viceversa, con la normatividad que Impide este servicio?							
4 - Unidad de transporte M1 y M2:							
5.- Lugar de llegada de terminal terrestre su unidad de transporte en el Cusco.							
6.-¿Ud. , encuentra barreras burocráticas para lograr tu formalización?							
7,-¿Los costos de formalización son onerosos?							
II. Operación y supervisión	Si	No	Si	No	Si	No	
8.-¿Indique Ud., si nuestro país tiene políticas adecuadas para solucionar este problema social sobre la informalidad en el servicio regular de transporte de personas (M-1 y M-2)							
9.-¿Existe interés y voluntad del sector informal por adecuarse a las normas vigentes, en la prestación del servicio regular de personas?							
10¿La difusión del marco normativo contribuirá con la formalización de los prestadores de servicio de transporte regular de personas que en la actualidad no se encuentran registrados?							
11 ¿Considera Ud., que la normativa para la prestación del servicio de transporte terrestre regular de personas está de acuerdo a nuestra realidad regional?							
12¿Considera que los entidades regionales deben ser consultados cuando se elaboran las normativas para la prestación del servicio de transporte terrestre regular de personas?							

CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor Dr.

DEYVIS MASIAS SANCHEZ

Presente

Asunto: VALIDACION DE INSTRUMENTOS A TRAVES DE JUICIO DE EXPERTO.

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mi saludo y así mismo hacer de su conocimiento que, siendo bachiller de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales Escuela Profesional de Derecho requiero validar los instrumentos con los cuales debo recoger información necesaria para poder desarrollar la investigación para optar el Título Profesional de Abogado,

El título o nombre del proyecto de investigación es: INFORMALIDAD EN EL TRANSPORTE TERRESTRE INTERPROVINCIAL DEL SERVICIO REGULAR DE PERSONAS EN LA RUTA CUSCO - QUILLABAMBA AÑO 2020 y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos, recorro y apelo a su connotada experiencia a efecto que se sirva aprobar el instrumento aludido.

El expediente de validación que le hacemos llegar contiene:

- Carta de presentación.
- Definiciones conceptuales de las variables, dimensiones e indicadores.
- Certificado de validez del contenido de los instrumentos.
- Operacionalización de las variables.

Expresándole nuestros sentimientos de respeto y consideración nos despedimos de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente,

Edgar FLORES SANCHEZ
D.N.I. N° 23826121

Observaciones (precisar si hay suficiencia).....

Opinión de aplicabilidad: Aplicable () Aplicable después de corregir () No aplicable ()

Apellidos y Nombres del Juez validador. Dr. / Mag.

..... *Deivis Mosias Sanchez*

DNI..... *41039813*

Especialidad del Validador.....

FIRMA:.....

[Handwritten signature]
DR. DEIVIS MOSIAS SANCHEZ
C.A.C. 4083

[Official stamp and signature]
GOBIERNO REGIONAL CUSCO
Abog. Deivis Mosias Sanchez
DIRECTOR DE TRABAJO FORESTAL CUSCO

- 1 Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado
- 2 Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o Dimensión específica del constructo
- 3 Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem es conciso, exacto y preciso

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son Suficientes para medir la dimensión.

CARTA DE PRESENTACION

Señor Magister

FERNANDO HURTADO CARRASCO

Presente

Asunto: VALIDACION DE INSTRUMENTOS A TRAVES DE JUICIO DE EXPERTO.

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mi saludo y así mismo hacer de su conocimiento que siendo bachiller de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales Escuela Profesional de Derecho, requiero validar los instrumentos con los cuales debo recoger información necesaria para poder desarrollar la investigación para optar el Título Profesional de Licenciado en Administración Finanzas y negocios Globales.

El título o nombre del proyecto de investigación es: INFORMALIDAD EN EL TRANSPORTE TERRESTRE INTERPROVINCIAL DEL SERVICIO REGULAR DE PERSONAS EN LA RUTA CUSCO - QUILLABAMBA AÑO 2020 y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los Instrumentos, recurro y apelo a su connotada experiencia a efecto que se sirva aprobar el instrumento aludido.

El expediente de validación que le hacemos llegar contiene:

- Carta de presentación.
- Definiciones conceptuales de las variables, dimensiones e indicadores.
- Certificado de validez del contenido de los instrumentos.
- Operacionalización de las variables.

Expresándole nuestros sentimientos de respeto y consideración nos despedimos de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente,
Edgar FLORES SANCHEZ
D.N.I. N° 23826121

Observaciones (precisar si hay suficiencia.....Si hay suficiencia.....

Opinión de aplicabilidad: Aplicable (X) Aplicable después de corregir () No aplicable ()

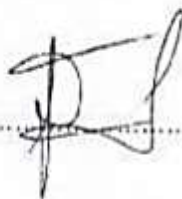
Apellidos y Nombres del Juez validador. Dr. / Mag.

.....Hurtado Carrasco Fernando

DNI.....23936483.....

Especialidad del Validador..... MBA Administración Negocios.....

FIRMA:



Anexo 5: Cuestionario de entrevista

**UNIVERSIDAD PRIVADA TELESUP
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO CORPORATIVO**

Tesis: Informalidad en el Transporte Terrestre Interprovincial del Servicio Regular de Personas en La Ruta Cusco – Quillabamba, Año 2020.

Cuestionario dirigido a los conductores y/o propietarios de las unidades vehiculares M1 y M2. de la ruta Cusco - Quillabamba viceversa.

Objetivo: Recoger información sobre la Informalidad en el Transporte Terrestre Interprovincial del Servicio Regular de Personas en la Ruta Cusco – Quillabamba, Año 2020.

Indicaciones: Lea cuidadosamente cada pregunta y marque con un aspa (x) la respuesta que considere correcta.

1.- Instrucción:

a) Secundaria: ... b) Superior Incompleto: ... c) Superior: ... d) Grado superior: ... e) Técnicos profesionales:

2.- Ocupación Principal

a) Conductor: ... b) Albañil: ... c) Comerciante: ... d) Otro:

3.- ¿Cuál es la razón principal que Ud. trabaja dentro de la informalidad, del transporte del servicio regular de personas de las unidades vehiculares con le clasificación (M-1, M-2) en la ruta Cusco - Quillabamba viceversa, es la normatividad que impide este servicio?

Si... No:

4. ¿Que unidad de transporte conduce M1 y M2?

a) M1 ... b) M2:

5.-Lugar de llegada de terminal terrestre su unidad de transporte en el Cusco

a) Av. Antonio Lorena... b) Calle Sacstaniyoc... c) Tres María: d) Otros: ...

6.-¿Ud. Encuentra barreras burocráticas para lograr tu formalización?

Si... No:

7.-¿Los costos de formalización son onerosos?

Si: No: ...

8.-¿Indique Ud. Si nuestro país tiene políticas adecuadas para solucionar este problema social sobre la informalidad en el servicio regular de transporte de personas (M-1 y M-2)?

Si: No: ...

9.-¿Existe interés y voluntad del sector informal por adecuarse a las normas vigentes, en la prestación del servicio regular de personas?

Si: No: ...

10.¿La difusión del marco normativo contribuirá con la formalización de los prestadores de servicio de transporte regular de personas que en la actualidad no se encuentran registrados?

Si: No: ...

11 ¿Considera Ud. que la normativa para la prestación del servicio de transporte terrestre regular de personas está de acuerdo a nuestra realidad regional?

Si... No:

12.¿Considera que las entidades regionales deben ser consultados cuando se elaboran las normativas para la prestación del servicio de transporte terrestre regular de personas?

Si... No:

UNIVERSIDAD PRIVADA TELESUP
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO CORPORATIVO

Tesis: Informalidad en el Transporte Terrestre Interprovincial del Servicio Regular de Personas en La Ruta Cusco – Quillabamba, Año 2020.

Cuestionario dirigido a los conductores y/o propietarios de las unidades vehiculares M1 y M2. de la ruta Cusco - Quillabamba viceversa.

Objetivo: Recoger información sobre la Informalidad en el Transporte Terrestre Interprovincial del Servicio Regular de Personas en la Ruta Cusco – Quillabamba, Año 2020.

Indicaciones: Lea cuidadosamente cada pregunta y marque con un aspa (x) la respuesta que considere correcta.

1.- Instrucción:

a) Secundaria:... b) Superior Incompleto:... c) Superior:... d) Grado superior:... e) Técnicos profesionales:

2.- Ocupación Principal

a) Conductor:... b) Albañil:... c) Comerciante: ... d) Otro:

3.- ¿Cuál es la razón principal que Ud. trabaja dentro de la informalidad, del transporte del servicio regular de personas de las unidades vehiculares con le clasificación (M-1, M-2) en la ruta Cusco - Quillabamba viceversa, es la normatividad que impide este servicio?

Si... No:

4. ¿Que unidad de transporte conduce M1 y M2?

a) M1 ... b) M2:

5.-Lugar de llegada de terminal terrestre su unidad de transporte en el Cusco

a) Av. Antonio Lorena... b) Calle Sacstaniyoc... c) Tres Marias... d) Otros:

6.-¿Ud. Encuentra barreras burocráticas para lograr tu formalización?

Si... No:

7.-¿Los costos de formalización son onerosos?

Si... No:

8.-¿Indique Ud. Si nuestro país tiene políticas adecuadas para solucionar este problema social sobre la informalidad en el servicio regular de transporte de personas (M-1 y M-2)?

Si: No:...

9.-¿Existe interés y voluntad del sector informal por adecuarse a las normas vigentes, en la prestación del servicio regular de personas?

Si... No:

10.¿La difusión del marco normativo contribuirá con la formalización de los prestadores de servicio de transporte regular de personas que en la actualidad no se encuentran registrados?

Si... No:

11 ¿Considera Ud. que la normativa para la prestación del servicio de transporte terrestre regular de personas está de acuerdo a nuestra realidad regional?

Si: No:...

12.¿Considera que las entidades regionales deben ser consultados cuando se elaboran las normativas para la prestación del servicio de transporte terrestre regular de personas?

Si... No:

UNIVERSIDAD PRIVADA TELESUP
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO CORPORATIVO

Tesis: Informalidad en el Transporte Terrestre Interprovincial del Servicio Regular de Personas en La Ruta Cusco – Quillabamba, Año 2020.

Cuestionario dirigido a los conductores y/o propietarios de las unidades vehiculares M1 y M2, de la ruta Cusco - Quillabamba viceversa.

Objetivo: Recoger información sobre la Informalidad en el Transporte Terrestre Interprovincial del Servicio Regular de Personas en la Ruta Cusco – Quillabamba, Año 2020.

Indicaciones: Lea cuidadosamente cada pregunta y marque con un aspa (x) la respuesta que considere correcta.

1.- Instrucción:

a) Secundaria:... b) Superior Incompleto:... c) Superior:... d) Grado superior:... e) Técnicos profesionales:

2.- Ocupación Principal

a) Conductor:... b) Albañil:... c) Comerciante: ... d) Otro:

3.- ¿Cuál es la razón principal que Ud. trabaja dentro de la informalidad, del transporte del servicio regular de personas de las unidades vehiculares con le clasificación (M-1, M-2) en la ruta Cusco - Quillabamba viceversa, es la normatividad que impide este servicio?

Si... No:

4. ¿Que unidad de transporte conduce M1 y M2?

a) M1 ... b) M2:

5.-Lugar de llegada de terminal terrestre su unidad de transporte en el Cusco

a) Av. Antonio Lorena... b) Calle Sacstaniyoc... c) Tres Marias... d) Otros:

6.-¿Ud. Encuentra barreras burocráticas para lograr tu formalización?

Si... No:

7.-¿Los costos de formalización son onerosos?

Si... No:

8.-¿Indique Ud. Si nuestro país tiene políticas adecuadas para solucionar este problema social sobre la informalidad en el servicio regular de transporte de personas (M-1 y M-2)?

Si: No:...

9.-¿Existe interés y voluntad del sector informal por adecuarse a las normas vigentes, en la prestación del servicio regular de personas?

Si... No:

10¿La difusión del marco normativo contribuirá con la formalización de los prestadores de servicio de transporte regular de personas que en la actualidad no se encuentran registrados?

Si... No:

11 ¿Considera Ud. que la normativa para la prestación del servicio de transporte terrestre regular de personas está de acuerdo a nuestra realidad regional?

Si: No:...

12¿Considera que las entidades regionales deben ser consultados cuando se elaboran las normativas para la prestación del servicio de transporte terrestre regular de personas?

Si... No:

UNIVERSIDAD PRIVADA TELESUP
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO CORPORATIVO

Tesis: Informalidad en el Transporte Terrestre Interprovincial del Servicio Regular de Personas en La Ruta Cusco – Quillabamba, Año 2020.

Cuestionario dirigido a los conductores y/o propietarios de las unidades vehiculares M1 y M2. de la ruta Cusco - Quillabamba viceversa.

Objetivo: Recoger información sobre la Informalidad en el Transporte Terrestre Interprovincial del Servicio Regular de Personas en la Ruta Cusco – Quillabamba, Año 2020.

Indicaciones: Lea cuidadosamente cada pregunta y marque con un aspa (x) la respuesta que considere correcta.

1.- Instrucción:

a) Secundaria:... b) Superior Incompleto:... c) Superior:... d) Grado superior:... e) Técnicos profesionales:

2.- Ocupación Principal

a) Conductor:... b) Albañil:... c) Comerciante: ... d) Otro:

3.- ¿Cuál es la razón principal que Ud. trabaja dentro de la informalidad, del transporte del servicio regular de personas de las unidades vehiculares con le clasificación (M-1, M-2) en la ruta Cusco - Quillabamba viceversa, es la normatividad que impide este servicio?

Si... No:

4. ¿Que unidad de transporte conduce M1 y M2?

a) M1 ... b) M2:

5.-Lugar de llegada de terminal terrestre su unidad de transporte en el Cusco

a) Av. Antonio Lorena... b) Calle Sacstaniyoc... c) Tres Marias... d) Otros:

6.-¿Ud. Encuentra barreras burocráticas para lograr tu formalización?

Si... No:

7.-¿Los costos de formalización son onerosos?

Si... No:

8.-¿Indique Ud. Si nuestro país tiene políticas adecuadas para solucionar este problema social sobre la informalidad en el servicio regular de transporte de personas (M-1 y M-2)?

Si: No:...

9.-¿Existe interés y voluntad del sector informal por adecuarse a las normas vigentes, en la prestación del servicio regular de personas?

Si... No:

10¿La difusión del marco normativo contribuirá con la formalización de los prestadores de servicio de transporte regular de personas que en la actualidad no se encuentran registrados?

Si... No:

11 ¿Considera Ud. que la normativa para la prestación del servicio de transporte terrestre regular de personas está de acuerdo a nuestra realidad regional?

Si: No:...

12¿Considera que las entidades regionales deben ser consultados cuando se elaboran las normativas para la prestación del servicio de transporte terrestre regular de personas?

Si... No:

UNIVERSIDAD PRIVADA TELESUP
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO CORPORATIVO

Tesis: Informalidad en el Transporte Terrestre Interprovincial del Servicio Regular de Personas en La Ruta Cusco – Quillabamba, Año 2020.

Cuestionario dirigido a los conductores y/o propietarios de las unidades vehiculares M1 y M2. de la ruta Cusco - Quillabamba viceversa.

Objetivo: Recoger información sobre la Informalidad en el Transporte Terrestre Interprovincial del Servicio Regular de Personas en la Ruta Cusco – Quillabamba, Año 2020.

Indicaciones: Lea cuidadosamente cada pregunta y marque con un aspa (x) la respuesta que considere correcta.

1.- Instrucción:

a) Secundaria: b) Superior Incompleto:... c) Superior:... d) Grado superior:... e) Técnicos profesionales:...

2.- Ocupación Principal

a) Conductor: b) Albañil:... c) Comerciante: ... d) Otro:...

3.- ¿Cuál es la razón principal que Ud. trabaja dentro de la informalidad, del transporte del servicio regular de personas de las unidades vehiculares con le clasificación (M-1, M-2) en la ruta Cusco - Quillabamba viceversa, es la normatividad que impide este servicio?

Si: No:...

4. ¿Que unidad de transporte conduce M1 y M2?

a) M1 b) M2...

5.-Lugar de llegada de terminal terrestre su unidad de transporte en el Cusco

a) Av. Antonio Lorena b) Calle Saenstaniyoc... c) Tres Marias... d) Otros:...

6.-¿Ud. Encuentra barreras burocráticas para lograr tu formalización?

Si: No:...

7.-¿Los costos de formalización son onerosos?

Si: No:...

8.-¿Indique Ud. Si nuestro país tiene políticas adecuadas para solucionar este problema social sobre la informalidad en el servicio regular de transporte de personas (M-1 y M-2)?

Si... No:

9.-¿Existe interés y voluntad del sector informal por adecuarse a las normas vigentes, en la prestación del servicio regular de personas?

Si: No:...

10¿La difusión del marco normativo contribuirá con la formalización de los prestadores de servicio de transporte regular de personas que en la actualidad no se encuentran registrados?

Si: No:...

11 ¿Considera Ud. que la normativa para la prestación del servicio de transporte terrestre regular de personas está de acuerdo a nuestra realidad regional?

Si... No:

12¿Considera que las entidades regionales deben ser consultados cuando se elaboran las normativas para la prestación del servicio de transporte terrestre regular de personas?

Si: No:...