



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO

ESCUELA ACADEMICO PROFESIONAL DE DERECHO

**INCIDENCIA DE NORMAS REGIONALES EN LA FORMALIZACION DEL
SERVICIO DE TRANSPORTE PUBLICO DE PERSONAS INTERPROVINCIAL EN
LA REGION LA LIBERTAD**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADA

AUTORA:

EDITH ROBERTA CHUCO GUTIERREZ

ASESOR:

DR. JHON MATIENZO MENDOZA

LINEA DE INVESTIGACION:

GESTIÓN PÚBLICA

TRUJILLO- PERÚ

2018

PÁGINA DEL JURADO

.....

PRESIDENTE

.....

SECRETARIO

.....

VOCAL

DEDICATORIA

El presente trabajo se lo dedico principalmente a Dios, a mis padres y familiares de la costa, sierra y selva, a los operadores de transportes formales, a los transportistas informales y a los usuarios de las vías de la Región La Libertad....

Quienes fueron los primeros maestros e impulsores de perseverancia, apoyo constante, consejos y valores que me han permitido ser una persona ejemplo para la sociedad. Por ser el pilar fundamental en todo lo que soy, este trabajo ha sido posible gracias a ellos.

Edith Chuco Gutiérrez.

AGRADECIMIENTO

A Dios por permitirme llegar donde estoy, brindándome salud, sabiduría, bondad y paciencia e inteligencia.

A Antonieta Gutiérrez, mi querida y adorada madre y compañera, por su incondicional apoyo.

A mi padre biológico, que con amor me dejó sembrado en lo profundo de mi ser, una frase que reza “Hija nunca dejes de estudiar”.

Al Dr. Cesar Acuña Peralta por su incondicional apoyo de siempre, por sus enseñanzas que me transmite con trabajo constante, esfuerzo y ejemplo a seguir.

Al Gobernador Regional de La Libertad y al Gerente Regional de Transporte y Comunicaciones, por la oportunidad que se me otorgó en el periodo 2015 – 2018 de gestión, la cual con trabajo e incansable labor contribuí dentro del desarrollo de mi tesis.

DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD

Yo, Edith Roberta Chuco Gutierrez, identificado con DNI N°18225904, estudiante de la Carrera Profesional de Derecho, de la Universidad César Vallejo, Sede Trujillo declaro que el trabajo académico titulado "Incidencia de Normas Regionales en la Formalización del Servicio de Transporte Publico de Personas Interprovincial de la Región La Libertad" presentada para la obtención del grado académico de Abogado, es de mi autoría.

Por tanto, declaro bajo juramento que:

- He mencionado todas las fuentes empleadas en el presente trabajo de investigación, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes, de acuerdo con lo establecido por las normas de elaboración de trabajos académicos.
- No he utilizado ninguna otra fuente distinta de aquellas expresamente señaladas en este trabajo. Este trabajo de investigación no ha sido previamente presentado completa ni parcialmente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
- Soy consciente de que mi trabajo puede ser revisado electrónicamente en búsqueda de plagios. De encontrar uso de material intelectual ajeno sin el debido reconocimiento de su fuente o autor, me someto a las sanciones que determinan el procedimiento disciplinario.

Trujillo, Julio de 2018.

PRESENTACIÓN

Señores miembros del jurado:

En cumplimiento a las normas establecidas en el Reglamento de Grados y Títulos para optar el grado académico de Bachiller, en la Universidad Cesar Vallejo pongo a disposición de los miembros del jurado la Tesis Incidencias de Normas Regionales en la Formalización del Servicio de Transporte Público de Personas Interprovinciales en la Región La Libertad.

La presente investigación se ha desarrollado sobre la base de la normativa regional y nacional vigente, dejando a ustedes y a su apropiada discreción la evaluación de este trabajo, que sea el reflejo de labor desarrollada y que reúna los méritos suficientes para su oportuna aceptación.

Los capítulos y contenidos son: Introducción, problema de investigación, marco teórico, diseño de investigación, método de muestreo, descripción de resultados, discusión, conclusiones y recomendaciones.

Espero señores miembros del jurado que esta investigación se ajuste a las normas establecidas por la Universidad y merezca su aprobación.

La Autora.

INDICE

PÁGINA DEL JURADO.....	ii
DEDICATORIA.....	iii
AGRADECIMIENTO.....	iv
DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD.....	v
PRESENTACIÓN.....	vi
Señores miembros del jurado:.....	vi
RESUMEN.....	ix
ABSTRACT.....	x
I. INTRODUCCIÓN.....	11
1.1. APROXIMACIÓN TEMÁTICA.....	11
1.2. MARCO TEÓRICO.....	15
1.3. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	25
1.4. JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO.....	25
1.5. Hipótesis.....	27
1.6. Objetivos.....	27
II. METODO.....	27
2.1. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN.....	27
2.2. MÉTODOS DE MUESTREO.....	28
2.3. RIGOR CIENTÍFICO.....	31
2.4. ANALISIS CUALITATIVO DE LOS DATOS.....	32
2.5. ASPECTOS ETICOS.....	32
III. - DESCRIPCIÓN DE RESULTADOS.....	32
3.1. NIVELES DE FORMALIZACION MEDIANTE LAS NORMAS REGIONALES.....	32
3.2. REQUISITOS Y LA SIMPLIFICACIÓN EN LAS NORMAS REGIONALES RESPECTO A LA FORMALIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS INTERPROVINCIAL EN LA REGIÓN LA LIBERTAD.....	34
3.3. COHERENCIA QUE PRESENTAN LAS NORMAS REGIONALES CON LA POLÍTICA NACIONAL DEL D.S. 017-2009 MTC Y SUS MODIFICATORIAS, EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS INTERPROVINCIALES EN LA REGIÓN DE LA LIBERTAD.....	37
IV.- DISCUSIÓN.....	39
4.1. NIVELES DE FORMALIZACION MEDIANTE LAS NORMAS REGIONALES.....	39

4.2. REQUISITOS Y LA SIMPLIFICACIÓN EN LAS NORMAS REGIONALES RESPECTO A LA FORMALIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS INTERPROVINCIAL EN LA REGIÓN LA LIBERTAD.....	40
V.-CONCLUSIONES.....	44
VI.- RECOMENDACIONES	45
REFERENCIAS	47
ANEXOS.....	50

RESUMEN

La presente investigación titulada “Incidencias de Normas Regionales en la formalización del Servicio de Transporte Público de Personas Interprovinciales en la Región La Libertad”, tiene por objetivo evaluar las concordancias de las normas regionales vigentes con las normas nacionales en materia de transporte fomentando disminuir la informalidad y con ello respetar la legalidad de los dispositivos nacionales.

La investigación asume un enfoque cualitativo, además se aplicó las técnicas de recolección de datos como la entrevista, la observación y el análisis de fuente documental.

Cuenta con los capítulos de Instrucción, Método, Descripción de Resultados y Discusión.

Para ello se ha llegado a recoger información de los funcionarios expertos en la materia, servidores técnicos en la materia, operadores del servicio de transporte de personas, y usuarios del servicio de transporte público.

Finalmente se ha llegado a la conclusión que las normas regionales vigentes están concordantes con la norma específica nacional, además de que brinda amplia facilidad al transportista para lograr formalizarse al servicio de transporte terrestre de personas interprovincial.

PALABRAS CLAVES: Servicio de transportes, formalización, ordenanzas regionales, pasajero.

ABSTRACT

The present investigation entitled "Incidences of Regional Norms in the formalization of the Service of Public Transport of Interprovincial Persons in the La Libertad Region", has as objective to evaluate the concordance of the current regional norms with the national norms in matter of transport fomenting to diminish the informality and thereby respect the legality of national devices.

The research assumes a qualitative approach, in addition to the techniques of data collection such as interviewing, observation and analysis of documentary source.

It has the chapters of Instruction, Method, Description of Results and Discussion.

For this, information has been collected from the experts in the field, technical servers in the field, operators of the transport service of people, and users of the public transport service.

Finally, it has been concluded that the current regional norms are in accordance with the specific national norm, in addition to providing the transporter with ample facility to formalize the land transport service of interprovincial persons.

KEY WORDS: Transport service, formalization, regional ordinances, passenger

I. INTRODUCCIÓN

1.1. APROXIMACIÓN TEMÁTICA

La presente investigación es en base al alto índice de vehículos sin contar con autorización de la autoridad competente para realizar el servicio de transporte público de personas interprovincial, que vienen otorgando en diferentes rutas al interior de todas las provincias, distritos y caseríos de la Región de la Libertad. Estos vehículos informales al no contar con la autorización correspondiente están exponiendo constantemente a las personas que hacen uso de este servicio informal, poniendo en riesgo su seguridad, su vida, su integridad, su salud, no solo la de ellos y sino también la de sus familiares. Ya que estos vehículos al transitar y trasladar personas sin contar con la debida autorización carecen de diferentes aspectos tales como: a) Garantías técnicas de operación del vehículo. b) Carecen de amplia cobertura en caso de accidentes de tránsito. c) Carecen de garantías de seguridad en caso de asaltos o secuestros que se dan durante el trayecto del viaje.

Otro aspecto, así como también estos vehículos informales se encuentran evadiendo los tributos al estado peruano porque no cuentan con ningún registro en la entidad competente, tampoco declaran en la Sunat, ni emiten boleto de viaje, tampoco tienen el SOAT adecuado y otros aspectos.

Muchas de estas unidades informales están siendo dirigidas por presuntos delincuentes.

Así como también estas unidades informales están generando alto índice de congestión vehicular en las diferentes ciudades (Trujillo) donde se genera un desorden total de la movilidad urbana de transporte como vehículos motorizados y no motorizados, además embarcando y desembarcando en lugares no autorizados generando así un completo desorden en la vía pública.

Mediante las Normas Regionales vigentes observaremos como permiten una reestructuración de la Ordenanza Regional N° 015-2013-GR-LL/CR, ya que hay artículos que han transgredido las disposiciones normativas del Reglamento Nacional de Administración de Transportes – RNAT y lo que se busca es recopilar toda la normativa

contenida en las normas regionales para facilitar su manejo, permitiendo a los operadores de transporte terrestre el contar con un único texto armónico en materia de transporte, complementario al RNAT.

Respecto a la acreditación del mínimo de (1000) mil habitantes mayores de edad domiciliados en el Centro Poblado Menor que estén debidamente empadronados por el INEI o registrados en RENIEC para ser autorizados para el servicio de transporte de ámbito regional, este es meritorio debido a que solo por intermedio de la RENIEC no es atendible ya que dicha entidad cuenta sólo con información registrada de la población identificada con DNI mayores de 18 años a nivel distrital, provincial y departamental, mas no con respecto a empadronamientos de los centros poblados, ello dificultando la obtención de uno de los requisitos exigibles para otorgamiento de autorización para prestar servicios de transporte en zonas establecidas como Centros Poblados o Caseríos, donde se necesita la prestación del servicio de transporte.

En la actualidad existen múltiples problemas, en los lugares de destino, especialmente en las poblaciones de la sierra liberteña, donde es difícil implementar un terminal o estación de ruta, así como los talleres de mantenimiento vehicular autorizado por el MTC, por la inexistencia de condiciones de infraestructura para su acondicionamiento, establecido en la normatividad vigente. Implementando así las condiciones mínimas para la formalización del transporte.

Así también, se identifica que la Ordenanza Regional N° 015-2013-GR LL, no brindaba las facilidades en su manejo, limitando a los operadores de transporte terrestre de contar con un único texto armónico en materia de transporte, que como único beneficiario vendría a ser el usuario (pasajero), quien debería contar con mejores condiciones para optar con un servicio de transporte formal y confiable cautelando su integridad física. Así mismo, el de prestar servicios en localidades donde no existe el transporte y donde hay la necesidad de movilidad para trasladarse en los puntos de destino como son escuelas, centro de trabajo, centros de salud, etc.

La entidad de Transporte Regional a través del Concejo Regional viene legislando normas como Ordenanzas Regionales en pro de la formalización del servicio de transporte interprovincial en la Región La Libertad. La misma que facilitará de manera simplificada

la presentación de requisitos para las autorizaciones y habilitaciones vehiculares. Con ello logrando se pueda otorgar calidad de servicio, accesibilidad a todos los rincones de los pueblos de la Región La Libertad.

INTERNACIONALES:

Internacionalmente se toma en cuenta la tesis hecha por los alumnos Víctor Gerardo Cusme Gonzabay y Amin Alejandrina Aguirre Vera, cuya tesis se titula “La informalidad del transporte terrestre y comercial (taxis) en el Cantón La Libertad, de la Universidad Universidad Estatal Península de Santa Elena, para obtener el grado de Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador, de la cual se arriba a las siguientes conclusiones: conforme lo dispone la actual ley de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial”. Que el trabajo busca aportar con el conocimiento científico y jurídico en materia de Tránsito, como es el Transporte Terrestre y Seguridad Vial, para dar solución al problema que existe en la cabecera cantonal de La Libertad. Por lo que, el Gobierno Nacional tiene la fuente generadora del transporte en su país. Así mismo, permite tener una referencia de la situación actual de los grupos de taxistas informales que incumplen las disposiciones de Ley, y esto se constituye en un inconveniente con el desenvolvimiento de sus actividades de trabajo. Cabe indicar que, es indispensable que la comunidad libértense y en especial a nivel provincial, las autoridades que están involucradas dentro de éste proceso den soluciones prácticas, útiles y factibles para permitir el éxito del servicio de transporte en ésta región del país. Los recurrentes para dar solución de éste problema de transportación y servicio a la comunidad, son las autoridades del transporte que deben desarrollar programas, y tomar acciones para lograr soluciones al gran problema de la informalidad de taxis aplicando la Ley orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial. La falta de oportunidad laboral, el desempleo, el despido de empleados públicos y privados, la inflación, las migraciones, los altos costos para poder formalizarse, la poca facilidad, el incremento de leyes y requisitos para poder obtener el permiso de operación como servicio de taxi comercial, son causas que han llevado al aumento del taxismo informal. Gonzabay and Vera (2011).

NACIONALES:

A nivel nacional se ha considerado idóneo la tesis de un alumno de la Universidad Autónoma de Lima. “Formalización del régimen laboral y tributario para mejorar la rentabilidad de la Empresa de transportes San Pedro de Mala S.A.C”. Encontré que su tesis trata de la informalidad en el régimen laboral y tributario debido a su gran demanda que tiene la Empresa de Transporte San Pedro de Mala, se tiene que realizar un diagnóstico y evaluación teniendo como principal variable la rentabilidad que desea conocer para alcanzar una mayor demanda, en el Perú es una constante que las empresas de transporte tengan estos problemas. Para los que han tenido la oportunidad de viajar en dicha empresa de transporte interprovincial, no es extraño la informalidad con la que presta el servicio, y en algunos casos, hasta han sido víctimas de algún desagradable accidente e incidente. Esta informalidad de la que mencionamos 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 presentar los requerimientos mínimos en la idoneidad del servicio que ofrecen. Este problema se constata aún más cuando se encuentran en provincia y se verifica, por ejemplo, que el ticket o el boleto de viaje que emiten las empresas de transporte muchas veces no establecen un número de ruc activo o verdadero y que los choferes son personas que de seguro han sobrepasado los 65 o 70 años de edad. La informalidad en el transporte de pasajero es un factor que influye negativamente para que las empresas privadas inviertan en la renovación de la flota vehicular y en la construcción de terminales terrestre en el país Palacios (2015).

LOCALES:

A nivel local se tiene a bien considerar la tesis de alumnos de la UPAO de Trujillo, sobre “La Formalización del Micro Empresario del Servicio Público de Transporte de Pasajeros y su Contribución en la Dinamización de la Economía en la Provincia de Trujillo.” Para la obtención del título de Contador Público por la Universidad Privada Antenor Orrego; se determina que, la contribución de la formalización de la micro empresa del servicio público de transporte de pasajeros dinamiza la economía de dicha ciudad, estableciendo el grado de informalidad laboral - tributaria y sugiriendo recomendaciones específicas. Con la investigación, se evaluó la informalidad de la micro empresa del servicio público de transporte

de pasajero, para luego desarrollar las etapas pertinentes que comprenden a la metodología de investigación científica. En los resultados muestran que los factores que asocian a la informalidad de los micro - empresarios efectos tributarios (impuestos) que son, la intermediación de la ruta de transporte, trato ilegal del propietario del microbús y sus trabajadores (chofer y cobrador) y la omisión de sus ingresos. Está demostrado que la formalización contribuye positivamente, puesto que su aplicación significa grandes beneficios laborales para sus trabajadores y mayor recaudación tributaria para el estado. Sin embargo, la falta de cautela por parte del gobierno local y gobierno central hacia las empresas del servicio público de transporte de pasajeros acarrea como consecuencia que no sigan declarando todos sus ingresos netos, dando como resultado la informalidad del servicio de transporte y tributaria Quipuzco and Vasquez (2013).

1.2. MARCO TEÓRICO

Teoría de las normas de Transporte Terrestre. En el Perú se aprobó por los años de 1999 la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Ley que establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República.

Para efectos de la aplicación de la presente Ley, entiéndase por:

- a) Transporte Terrestre: desplazamiento en vías terrestres de personas y mercancías.
- b) Servicio de Transporte: actividad económica que provee los medios para realizar el Transporte Terrestre. No incluye la explotación de infraestructura de transporte de uso público.
- c) Tránsito Terrestre: conjunto de desplazamientos de personas y vehículos en las vías terrestres que obedecen a las reglas determinadas en la presente Ley y sus reglamentos que lo orientan y lo ordenan.
- d) Vías Terrestres: infraestructura terrestre que sirve al transporte de vehículos, ferrocarriles y personas.

e) Servicio complementario: actividad debidamente autorizada por la autoridad competente, necesaria para la realización de las actividades relacionadas con el transporte y tránsito terrestre. Según la Ley N° 27181 Perú and Perú (2009).

Seguidamente se aprobaron diferentes decretos supremos para reglamentar el servicio de transporte y tránsito terrestre, como son:

En el Transporte público de Personas y mercancías. -

- ✓ Decreto Supremo N° 009-2004-MTC.
- ✓ Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y Modificatorias.

En el Tránsito. -

- ✓ Decreto Supremo N° 033-2001-MTC.
- ✓ Decreto Supremo N° 003-2003-MTC.
- ✓ Decreto Supremo N° 016-2009-MTC y Modificatorias.

Clasificación del Servicio de Transporte Terrestre. -

El servicio de transporte terrestre se clasifica de acuerdo con tres criterios:

- a. Por el ámbito territorial.
- b. Por el elemento transportado.
- c. Por la naturaleza de la actividad realizada.

Los distintos criterios de clasificación del servicio de transporte terrestre son complementarios entre sí, por lo que no son excluyentes.

Por el ámbito territorial se clasifica en:

- a.1) Servicio de transporte terrestre de ámbito provincial.

a.2) Servicio de transporte terrestre de ámbito regional.

a.3) Servicio de transporte terrestre de ámbito nacional.

Por el elemento que transportado se clasifica en:

b.1 Servicio de transporte terrestre de personas.

b.2 Servicio de transporte terrestre de mercancías.

b.3 Servicio de transporte mixto.

El servicio de transporte público de personas. - Es un servicio público que es deber del Estado otorgar a los pueblos, ello por mandato constitucional. Antes de la constitución del año 1993 dicho servicio lo realizaba el Estado Peruano por completo. Ya con la aplicación de la Constitución del año 1993 se acuerdo a Perú and Perú (1993), el servicio de transporte público de personas se viene mercerizando y/o concesionando a empresas privadas, siendo en la actualidad los operadores de transporte con personería jurídica las que otorgan a todos los destinos del interior del país, este servicio. Quedando el Estado con el rol de regulador y fiscalizador del servicio de transporte publico de personas en el ámbito nacional, regional, provincial y distrital.

DE LA INFORMALIDAD A LA MODERNIDAD

Las Estrategias de apoyo al sector informal. - Existe consenso entre los actores políticos y sociales y analistas sobre la conveniencia de prestar atención al sector informal, tanto por su importancia en relación con el empleo como respecto a la pobreza. Hay, asimismo, existe un número creciente de programas destinados a apoyar las actividades informales, con características similares en países muy diversos de la región. Este amplio acuerdo está avalado en el plano político por la adopción de estrategias al nivel gubernamental de alta jerarquía y por la creciente aceptación e, incluso, activa participación en algunos casos de los actores sociales, en particular, empresarios y sindicatos. Esta aceptación se fundamenta, además, en la

evidencia de que aun en épocas de restricciones económicas, las políticas de promoción del sector informal son factibles, rentables y cuentan con apoyo financiero internacional.

El consenso es, sin embargo, limitado, pues no incluye una visión estratégica compartida. Esto, a nuestro juicio, conspira contra la efectividad de las políticas adoptadas, que en muchos casos son individualmente correctas, pero resultan insuficientes y de efectos restringidos al no responder a una aproximación más integrada. Víctor E. Tokman (2001)

Opciones estratégicas para regular lo informal. - El sector informal opera, entonces, más allá de la regulación. De esta manera evita los costos, pero también pierde las oportunidades de incorporarse al proceso de modernización.

Esta exclusión, como se analizó, no es plena, sino que prevalece una integración a medias en la que predomina las tonalidades grises, como resultado de una estrategia de minimizar los costos de las sanciones eventuales, sean multas o coimas, al cumplir con algunos de los requisitos exigidos por las leyes y procedimientos, pero no con todos, o en otros casos, al recurrir a adecuaciones de los requisitos. Víctor E. Tokman (2001).

Modalidades de Transporte informal.

De acuerdo con Soto (1990), El uso de los distintos vehículos en el transporte masivo informal prefigura la existencia de cuando menos dos modalidades fundamentales de prestar el servicio. La primera es conocida popularmente como “colectivo” y engloba principalmente a los automóviles sedan con capacidad para 5 pasajeros y las camionetas station wagon debidamente acondicionada como “microbús” y engloba a las camionetas rurales de tipo kombi o Van de entre 8 y 11 pasajeros, al microbús D-300 con 16 o 18 asientos con una capacidad de 43 pasajeros y los ómnibus D-500, BB-57 y mercedes Benz, con una capacidad de 71, 77 y 90 pasajeros respectivamente, y a los. Scania para más de 80.

La diferencia entre el transporte en colectivo y el transporte en microbús reside básicamente en el tamaño de los vehículos y, por ende, en la escala de su operación, sin que pueda notarse entre ambas diferencias cualitativas.

Así, históricamente muchas de los transportistas informales que comenzaron en colectivos, con el correr del tiempo pasaron a trabajar en microbús.

De la misma manera que el poblador de asentamientos informales invade terrenos y el ambulante ocupa la vía pública, el transportista informal invade rutas.

Sin embargo, a diferencia de lo que ocurre en los dos casos anteriores, la ruta no es un bien físico como el terreno o la calle, sino un bien intangible, a determinar de acuerdo con la circulación y los deseos de viaje de la población. Así, la ruta es una unidad compuesta por diferentes trayectorias entre un punto inicial y otro terminal.

Formalización en el Perú. - Casi la totalidad de los estudios académicos en Perú sobre este tema han tratado de explicar el fenómeno de la informalidad y, en particular, su constante incremento. No es para menos. En décadas pasadas, lo usual ha sido el incremento de la informalidad en Perú. En ese sentido, probablemente el hecho más novedoso del mercado laboral peruano en años recientes sea el inicio de una tendencia hacia la formalización, lo cual constituye un cambio en una tendencia de largo plazo que vale la pena analizar. (Janampa, 2016).

La Descentralización. - La Constitución Política del Perú señala de forma textual en su artículo 43° que: La República del Perú es democrática, social, independiente y soberana. El Estado es uno e indivisible. El gobierno es unitario, representativo y descentralizado, y se organiza según el principio de la separación de poderes. Al respecto, debemos preguntarnos ¿Qué significa que el gobierno del Perú sea descentralizado? La descentralización, o devolution en el sistema anglosajón, es la hermana gemela de la democracia, por lo que podríamos llegar a definirla como la transferencia de funciones y competencias del órgano central de gobierno a otros gobiernos inferiores (Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales). En ese sentido, en un gobierno descentralizado el poder no pertenece en su totalidad al

Gobierno Central, esto porque no existe monopolio del poder por parte del órgano central, como sí lo hay en el centralismo. Por tanto, centralismo y descentralización son dos formas de gobierno excluyentes, ya que en el primero el poder se concentra en la estructura central, y en el segundo, ésta se diversifica, con la finalidad de lograr el progreso económico y social en la población. Esto quiere decir que, es necesario señalar que el concepto de desconcentración es totalmente diferente a la descentralización, ya que hemos definido descentralización como la transferencia de funciones y competencias del órgano central de gobierno a otros Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales. Mientras que, desconcentración es el procedimiento por el cual se distribuyen algunas competencias a órganos inferiores, pero siempre dentro del mismo órgano de gobierno. Un claro ejemplo de desconcentración sería la labor del Registro Nacional de Identificación y Estado Civil (conocido como RENIEC), el cual cumple con la emisión del Documento Nacional de Identidad (DNI), aquella es una labor desconcentrada, porque, la competencia pertenece a RENIEC, ésta puede emitir los documentos de identidad en Lima, o en otras provincias del país. Un ejemplo de descentralización sería la transferencia de competencias relacionadas al sector salud que se han distribuido a los Gobiernos Regionales. Según: Antonioli and Ascencios (2011).

Descentralización, Regionalización y Reforma de la Constitución de 1993, en su artículo 43°, se reconoce en forma textual que la forma de gobierno en el Perú es descentralizada, y cuenta con un capítulo XIV, denominado “De la descentralización, las regiones, y municipalidades”, en términos concretos no se avanzó en el proceso de descentralización, favoreciendo así al centralismo que reina toda la década de los noventa en el Perú. En tal sentido, se considera que durante el año 1993 al 2002 los artículos contenidos en el capítulo XIV de la Constitución constituyeron, la Constitución de 1993, se reformó por la Ley N° 27680 en el año 2002. La reforma se dio por motivo de que el gobierno de turno percibió que el poder debía transferirse, el Gobierno Central de ese entonces no podía ocuparse de todas las competencias y gobernar un país extenso y con demasiadas diferencias sociales, étnicas, lingüísticas y de diversa índole. El gobierno llegó a interiorizar que el desarrollo económico y social debía ser equilibrado para todos los peruanos, y no sólo para los capitalinos. Los reformistas de la Constitución de 1993 fueron conscientes de que nuestro país dependía del Gobierno Central, por lo que, no existiendo proyectos de gobierno que puedan perdurar a

través de diversos mandatos presidenciales, y buscando que, de un avance en el proceso de descentralización, se reguló constitucionalmente que la descentralización es constante, obligatoria y progresiva. Además, de legislar en la Ley de Bases de la Descentralización: “la permanencia, el dinamismo, la irreversibilidad, el carácter democrático del proceso, la integralidad, la subsidiaridad y la gradualidad”. Con la reforma de la constitución se inicia un real proceso de descentralización, adoptando por el modelo de regionalización, ya que se transfieren competencias a los Gobiernos Regionales a través de la Constitución, la Ley de Bases de la Descentralización; y, también a través de la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales. Además, de ser aprobadas las ordenanzas regionales como normas con rango de ley. En consecuencia, el proceso de regionalización, y con ello, la verdadera descentralización, se inicia en nuestro medio a partir de la reforma de la Constitución del 1993 en el año 2002, llegando a regularse a los Gobiernos Regionales, según Antonioli and Ascencios (2011).

Gobiernos Regionales. - Los Gobiernos Regionales son una forma de gobierno intermedio que cuenta con autonomía política, económica y administrativa en asuntos de sus competencias dentro del ámbito nacional. El hecho de considerarlo gobierno intermedio quiere decir que se encuentra entre el Gobierno Central y los Gobiernos Locales, lo cual de ninguna manera implica que necesariamente exista una relación jerárquica entre las autoridades regionales y locales. Los Gobiernos Regionales cuentan con una estructura propia, en concordancia con la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales N° 27867, que a continuación señalamos:

- **Presidencia:** es el órgano ejecutivo del Gobierno Regional. El Presidente es elegido por sufragio directo, conjuntamente con un Vicepresidente por un período de 4 años.
- **Consejo Regional:** es el órgano normativo y fiscalizador del Gobierno Regional. Está integrado por el Presidente Regional, el Vicepresidente Regional (estos dos con voz, pero sin voto) y los Consejeros de las provincias de cada región, con un mínimo de 7 y un máximo de 25. El Consejero delegado es el que asume las veces de presidente.
- **Consejo de Coordinación Regional:** es el órgano consultivo y de coordinación del Gobierno Regional con las municipalidades. Está integrado por el Presidente Regional, los Alcaldes Provinciales y por los representantes de la sociedad civil. Asimismo, la misma ley orgánica

establece que los Gobiernos Regionales cuentan con Gerencias Regionales para la ejecución administrativa de las funciones específicas que les han sido asignadas. El Gerente General Regional es el responsable administrativo del Gobierno Regional. Además, existen: 1) Gerencia de Desarrollo Económico; 2) Gerencia de Desarrollo Social; 3) Gerencia de Planeamiento, Presupuesto y Acondicionamiento Territorial; 4) Gerencia de Infraestructura; 5) Gerencia de Recursos naturales y gestión del medio ambiente. La normatividad aplicable para los Gobiernos Regionales son básicamente la Constitución, la Ley de Bases de la Descentralización y la Ley Orgánica de Gobiernos Regionales. En ese sentido, esta normatividad regula sus competencias, las sanciones que pueden emitir, sus órganos, sus procedimientos, y toda acción administrativa. Según Antonioli and Ascencios (2011).

Ordenanzas Regionales. - Normas con rango de Ley. Con el fin que los Gobiernos Regionales puedan cumplir con sus funciones, éstos pueden emitir normas jurídicas. Ello es una competencia por la cual pueden emitir normas con rango de ley sin necesidad de pasar por el Congreso de la República, ni por la refrendación del Presidente de la República. Al respecto, cabe señalar que los Gobiernos Regionales, a través del Consejo Regional pueden emitir ordenanzas regionales y acuerdos del Consejo Regional, por otro lado, a través de la Presidencia Regional puede emitir decretos regionales y resoluciones regionales. En este trabajo analizaremos la norma jurídica con mayor jerarquía que puede emitir un Gobierno Regional: las ordenanzas regionales. La ordenanza regional es una norma con rango de ley emitida por el Consejo Regional. Ello se desprende del artículo 200°, inciso 4 de la Constitución que señala en forma textual: La Acción de Inconstitucionalidad, que procede contra las normas que tienen rango de ley: leyes, decretos legislativos, decretos de urgencia, tratados, reglamentos del Congreso, normas regionales de carácter general y ordenanzas municipales que contravengan la Constitución en la forma o en el fondo. En ese mismo sentido, mediante sentencia de observancia obligatoria 6 el Tribunal Constitucional ha interpretado que las ordenanzas regionales son normas con rango de ley, al igual que las leyes ordinarias y orgánicas, los tratados no referente a Derechos Humanos, los decretos legislativos, los decretos de urgencia, el Reglamento del Congreso, las resoluciones legislativas, las ordenanzas municipales y las sentencias expedidas por el propio Tribunal Constitucional que declaran la inconstitucionalidad de una ley o norma con rango de ley. Al

respecto, cabe preguntarnos ¿Cuál es el efecto práctico de que las ordenanzas regionales sean consideradas normas con rango de ley? El efecto práctico es que según el Tribunal Constitucional una ordenanza regional tiene igual jerarquía que una ley, por lo que, en una contradicción entre una ley y una ordenanza, primaría la ordenanza dentro de la jurisdicción de la región donde fue emitida, con lo que llegaríamos a interpretar que una ordenanza sería preferida sobre una ley emitida por el propio Congreso de la República dentro de la jurisdicción de su región. En ese sentido el Tribunal Constitucional mediante sentencia de observancia obligatoria señala que dado que las ordenanzas regionales son normas con rango de ley (artículo 200º, 4 de la Constitución), no se encuentran jerárquicamente subordinadas a las leyes nacionales del Estado, por lo que para explicar su relación con éstas no hay que acudir al principio de jerarquía, sino al principio de competencia, pues tienen un ámbito normativo competencial distinto, según Antonioli and Ascencios (2011).

LÍMITES A LAS ORDENANZAS REGIONALES Toda conducta humana tiene límites. En ese sentido, hasta los propios derechos humanos no son absolutos, pues se ven limitados. Entonces debemos preguntarnos ¿Si los derechos fundamentales tienen límites, con mayor razón la Autonomía Regional también se vería limitada? Consideramos que la respuesta cae por su propio peso, ya que en este mundo nada es absoluto. La autonomía regional no es ilimitada, es decir que la libertad de los Gobiernos Regionales para emitir ordenanzas regionales siempre debe ir acorde con la transferencia de competencias que les hiciera el Gobierno Central, así como observando los límites Constitucionales, el respeto a los derechos humanos, al bloque de constitucionalidad, a los tratados y a las políticas nacionales Antonioli and Ascencios (2011).

PRIMER LÍMITE: LA CONSTITUCIÓN La Constitución es la norma suprema del ordenamiento jurídico. Al ser calificada como suprema, toda la normatividad existente en nuestro sistema legal debe ser coherente con la ley de leyes. En esa línea, KELSEN estableció a esta característica como regularidad, ya que es la relación de correspondencia entre grado inferior y grado superior del orden jurídico. Consideramos que las ordenanzas regionales que emitan los Gobiernos Regionales deben ir acorde de la Constitución, por lo que, si ello no sucediera, dicha norma con rango de ley tendría que ser declarada inconstitucional, mediante un proceso de inconstitucionalidad ante el Tribunal Constitucional. Recordemos que al

dividirse la Constitución en una parte dogmática y en otra orgánica, las normas emitidas por los Gobiernos Regionales no podrían ir en contra de los derechos fundamentales reconocidos en los artículos 2° y 3° de la Constitución Política del Perú, ni contra la organización del Estado que ha elaborado el legislador constituyente. Por ende, el poder normativo de los Gobiernos Regionales debe ser empleado con respeto a la Constitución. La doctrina denomina a éste respeto como lealtad regional: Que deriva implícitamente de los artículos 189°, 191° y 192° de la Constitución; Opera como una garantía institucional, pues asegura que el proceso de descentralización se consolide Antonioli and Ascencios (2011).

Derecho Comparado Ecuador. – Esta tesis ha determinado lo siguiente: En la actualidad, el taxismo informal ha proliferado en el cantón La Libertad, debido a la precaria situación económica por la que está atravesando Ecuador, lo que conlleva a que no cumplen con la normativa existente. Años atrás ya existía esta problemática en la provincia de Santa Elena, pero se hizo más evidente desde el 7 de noviembre del año 2007, fecha en que la península de Santa Elena fue elevada a provincia del Ecuador. Éste grato acontecimiento para los peninsulares trajo consigo emigración de personas con diferentes costumbres, educación, condiciones económicas y sociales buscando una oportunidad en esta provincia. Provocando que el cantón La Libertad sea el lugar de preferencia para emigrar; por cuanto es considerado la capital económica de la provincia, el mismo está instalado en entidades bancarias, sucursales de grandes cadenas comerciales, franquicias, etc. La falta de oportunidades de trabajo, desempleo y el alto costo de la canasta básica que está en 558 dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, según datos estadísticos de la INEC, han provocado que algunas personas poseedoras de un automóvil particular ingresen a formar parte de las columnas del taxismo informal. Convirtiendo al taxismo informal en fuente de ingresos económicos para hogares, por no contar con otra opción laboral, provocando que esta actividad haya incrementado en el cantón. El monopolio que han formado las pocas cooperativas de taxis existentes en la provincia de Santa Elena, en complicidad con las autoridades nacionales de tránsito y transporte terrestre resolvieron en el año 2002, no crear más empresas de transportes que brinde servicio al público, a pesar del incremento poblacional que ha alcanzado la provincia. Actualmente cuenta entre los 180.000 a 300.00 habitantes aproximadamente. La Constitución ecuatoriana manifiesta en el artículo 11° numeral 2, que todas las personas son

iguales y que gozan de los mismos derechos, deberes y oportunidades, y nadie podrá ser discriminado por razón alguna. Así también la norma suprema manifiesta en el artículo 325° que el Estado garantiza el derecho al trabajo y reconoce toda forma de modalidad de trabajo en relación de dependencia o autónoma. Basados en esos derechos constitucionales, los taxistas informales continuarán ejerciendo la actividad de taxi de alquiler forma con o sin permiso de operación. De continuar ésta situación de aparente discriminación laboral y de no encontrarse una salida legal a ésta problemática, podrían suceder enfrentamientos entre los taxistas informales y taxistas formales, agentes de tránsito y demás autoridades de tránsito.

Leyes y normas en materia de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. - De acuerdo al estudios, “entre los factores que destacan en el aumento de la economía informal, se cuenta el incremento en la intensidad de las regulaciones, entendida como el aumento en el número de leyes y normas (licencias y permisos), lo que ha repercutido negativamente en la dinámica productiva de las empresas y los trabajadores”. En la actualidad para poder ser parte del sector formal del taxismo ecuatoriano, es necesario cumplir una cantidad de requisitos entre ellos licencia de chofer profesional, permiso de operación, que el vehículo pase revisiones técnicas, pertenecer a una compañía o cooperativa legalmente constituida, sin contar que para poder cumplir con esos requisitos tienen que cumplir con otra serie de trámites y papeleos. Ámbitos del Transporte Terrestre Público. - El servicio de transporte público comprende los siguientes ámbitos de operación: Intracantonal, Interprovincial, Intrarregional, Intraprovincial; e Internacional, según Gonzabay and Vera (2011).

1.3. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿De qué manera las normas regionales inciden en la formalización de servicio de transporte público de personas interprovincial en la Región La Libertad?

1.4. JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO

El estudio se justifica en la imperiosa necesidad que presentan los pasajeros por contar con mayor accesibilidad adecuada, oportuna y diversa. Es menester tener en cuenta que las ciudades y los pueblos se desarrollan también en base a la presencia fluida de transporte ya sea para educación, salud, comercio, infraestructura, y con ello mejora la calidad de vida de la ciudadanía.

Por ello lo que se busca es analizar las maneras en que las normas regionales del Gobierno Regional La Libertad, podría estar beneficiando a los operadores de Transporte o no, a fin de lograr la formalización de los mismo y brindar seguridad y la prevención de accidentes de tránsito.

1.4.1. Teórica.

La presente investigación está orientada a comprobar una teoría jurídicamente administrativa. Donde se podrá observar si las normas regionales vigentes inciden favorablemente en la formalización del servicio de transporte publico de personas interprovinciales en la Región la Libertad.

1.4.2. Practica.

Este trabajo servirá para mostrar que existen muchas normas regionales vigentes que han beneficiado a muchos operadores actuales y nuevos promoviendo la formalización en el servicio de transporte publico de personas interprovinciales en la región La Libertad.

1.4.3. Relevancia.

El presente trabajo es relevante porque pretende poner en debate esta problemática a fin de que el Gobierno Regional de Transporte y Comunicaciones de la Libertad y demás órganos jurisdiccionales corrijan estas situaciones que afectan el derecho de los ciudadanos al servicio de transporte publico de personas. La relevancia de la investigación radica también por el hecho de que se trata de casos cada vez más frecuentes y numerosos, por lo que se requiere ponerle atención a dicha problemática de la informalidad.

1.4.4. Contribución.

El presente trabajo contribuye con su enfoque cualitativo de carácter analítico para conocer en detalle los casos relacionados con la aplicación de las normas regionales vigentes en materia de transporte, como aportan de manera social y económico, tanto en los operadores del servicio, así como también en los usuarios del mismo de la Región La Libertad.

1.5. Hipótesis.

Las normas regionales influyen de manera positiva en la formalización del servicio de transporte público de personas interprovincial en la Región la Libertad, en razón a la simplificación administrativa.

1.6. Objetivos.

General:

- Determinar de qué manera las normas regionales inciden en la formalización de servicio de transporte público de personas interprovincial en la Región La Libertad.

Específicos:

- Analizar el nivel de formalización que se realizara mediante la aplicación de las normas regionales.
- Analizar los requisitos y la simplificación que estos presentan en las normas regionales respecto a la formalización del servicio de transporte público de personas interprovincial en la Región La Libertad.
- Analizar la coherencia que presentan las normas regionales con la política nacional del D.S. 017-2009 MTC y sus modificatorias, en el Servicio de Transporte Público de Personas Interprovinciales en la región de la Libertad.

II. METODO

2.1. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

La presente investigación es cualitativa, ya que está orientado a examinar la forma en que los individuos perciben y experimentan los fenómenos de las normas regionales en materia de transporte terrestre. Profundizando en sus puntos de vista interpretaciones y significados. Usare esta metodología ya que el tema de estudio ha sido poco explorado, por no decir aún no se ha explorado o no se ha hecho investigación al respecto específicamente hablando. Por lo que se busca determinar los alcances e incidencias de las normas regionales en relación con

los operadores de transportes públicos de personas interprovincial en la Región la Libertad buscando la formalización del servicio de transporte.

– Estudios Socio críticos:

- Investigación acción. - Construye el conocimiento partiendo de la práctica; en el presente caso, se busca analizar las normas regionales y vincularla con un problema social, como lo es, la informalidad, buscando soluciones al problema de la informalidad en el servicio de transportes, y de esa forma transformar una realidad los usuarios del servicio de transporte.
- Según el objetivo general. - Es aplicada, debido a que se enfoca en resolver la problemática surgida mediante la informalidad del servicio de transporte.
- Según el nivel de análisis la investigación. - Es explicativa, ya que se va a fundamentar y determinar con bases y argumentos coherentes y pertinentes a las normas regionales frente a las normas de transporte terrestre y sus modificaciones nacionales.

2.2. MÉTODOS DE MUESTREO

Escenario de estudio.

La presente investigación se desarrollo en la región la libertad, siendo los escenarios, las entidades del gobierno regional de la libertad, entidades operadoras del servicio de transportes- oficinas administrativas, las vías de transporte regional y usuarios de las referidas vías.

Caracterización de los sujetos.

Los sujetos que han intervenido en esta investigación poseen las siguientes características.

Sujetos	Características
Administradores y funcionarios	Especialistas que toman decisiones y emiten resolución aplicando las normas regionales de transporte.
Servidores	Empleados y trabajadores de la Gerencia Regional de Transporte. Conocen y aplican las

	normas regionales en materia de transporte.
Operadores o Transportistas	Operador del servicio de transporte, representantes de empresas de transporte terrestre, como gerentes o representantes legales.
Usuarios del servicio de transporte.	Ciudadanos hombres y mujeres, jóvenes y niños que usan el servicio de transporte publico de personas interprovincial.

Variables y Operacionalización

VARIABLE 1: Normas Regionales del Gobierno Regional La Libertad.

VARIABLE 2: Formalización del Servicio de Transporte Publico de Personas Interprovincial en La Región La Libertad.

CUADRO OPERACIONAL. -

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIÓN	INDICADORES	INTRUMENTO
VI Normas regionales	La ordenanza regional es una norma con rango de ley emitida por el Consejo Regional. Ello se desprende del artículo 200°, inciso 4 de la Constitución.	Para desarrollar esta variable se va a realizar mediante la aplicación de encuestas y análisis de la normativa nacional y regional de transporte.	a. Coherencia con la política nacional b. Requisitos de las normas regionales c. Simplificación de requisitos.	a. Grado de Compatibilidad de requisitos. b.1 Numero de cumplimiento. b.2 Facilidad de cumplimiento. c. Tiempo de atención de los expedientes de transporte.	a. Entrevista b.1 Observación de los documentos b.2 Análisis de los documentos c. Revisión de la literatura normativa
VD Formalización de servicio de transporte público de personas interprovincial en la región la libertad	Es regular la prestación del servicio de transporte público y privado de personas, en los ámbitos nacional, regional y provincial, estableciendo las condiciones de acceso y permanencia de carácter técnico, legal y operacional, que deben cumplir los operadores prestadores del servicio; los requisitos y formalidades para obtener una autorización o habilitación; y los procedimientos para la fiscalización del servicio de transporte en todos sus ámbitos, en procura de lograr la completa formalización del sector y brindar mayor seguridad los usuarios del mismo, promoviendo que reciban un servicio de calidad.	Para desarrollar esta variable se va a realizar mediante la aplicación de entrevistas y análisis de la Normativa nacional y regional de Transporte.	a. Formalización b. Beneficios Sociales de la Formalización para el operador de Transporte c. Beneficios para el operador de Transporte	a. Números de expediente de empresas y vehículos promovidos. b. Mayor cobertura en el servicio de transporte público de personas. c. Seguridad y permanencia en el servicio con Empresas Autorizadas Vehículos Autorizados y Habilitados.	a., b. Análisis de documentos. c. Entrevista

POBLACION:

Todos los operadores de transportes de la Región la Libertad.

MUESTRA:

- 20 Operadores de transportes de la Región la Libertad.
- 10 Funcionarios que laboran en la Gerencia de Transportes.
- 4 Servidores especialistas en el servicio de transportes de la Sub Gerencia de Transportes y Asesora Legal, Gerente de la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones.
- 75 Usuarios del servicio.

Plan de análisis o trayectoria metodológica:

El presente trabajo de investigación es de enfoque cualitativo, al haberse desarrollado bajo las reglas de una investigación de carácter transversal y explorativo. Para la realización del presente proyecto y con la finalidad de obtener datos fiables se llevó a cabo el siguiente procedimiento:

1. Observación de la realidad normativa regional & la normativa nacional.
2. Formulación del problema.
3. Elaboración de instrumentos de recolección de datos.
4. Análisis e interpretación de datos.
5. Evaluación de resultados.

2.3. RIGOR CIENTÍFICO

El rigor científico se describe como una metodología de análisis, unida a la recogida de datos, que utiliza un conjunto de métodos, sistemáticamente aplicados, para generar una teoría inductiva sobre un área substantiva. Por lo expuesto, esta investigación cumple con el rigor

científico propio de una investigación académica de nivel de tesis de grado de bachiller. En base a ello se considera que la investigación cumple con el correspondiente rigor científico.

2.4. ANALISIS CUALITATIVO DE LOS DATOS

Técnicas de procesamiento de datos: Se elaborará la matriz de la base de datos para digitar la información recabada de los instrumentos y se elaborará tablas para presentar ordenadamente los resultados en frecuencias y facilitar su lectura e interpretación.

2.5. ASPECTOS ETICOS

En el presente trabajo se tiene en cuenta la concientización de las capacidades de investigación basadas en valores de ética y principios que permitan una práctica científica en beneficio de la sociedad usuario del servicio de transporte publico interprovincial.

Toda vez que ello permitirá un servicio digno, formal y seguro en la Región La Libertad, bajo una perspectiva de reflexión sobre nuestra realidad, y sobre la propiedad intelectual, innovación en la investigación.

III. - DESCRIPCIÓN DE RESULTADOS

La presente investigación persigue el objetivo de determinar de qué manera las normas regionales inciden en la formalización del servicio de transporte publico de personas interprovincial en la Región, para ello se fijaron ciertos objetivos específicos para que nos permitan encaminarnos hacia el fin último ya mencionado, mismos que fueron contrastados con la aplicación del instrumento de la entrevista con expertos arribándose a los resultados que paso a describir a continuación.

3.1. NIVELES DE FORMALIZACION MEDIANTE LAS NORMAS REGIONALES.

De acuerdo con lo planteado por el objetivo N° 01 sobre **ANALIZAR** los niveles de formalización que se realizara mediante la aplicación de las normas regionales, se utilizó el instrumento de la entrevista aplicada a 20 especialistas en el tema, que contiene 16 preguntas

de las que algunas de ellas (en específico la pregunta N° O-07, F-10) se encuentra vinculada con el objetivo bajo descripción arrojando el siguiente resultado:

PREGUNTA N° O-07	¿Cuál es su opinión sobre la formalización de servicio de transporte terrestre interprovincial de personas en la Región La Libertad?	
ESPECIALIS TAS	Operador del Servicio de Transporte – Gerente de operaciones	Empresario
RESPUESTA	La formalización del servicio de transporte terrestre interprovincial de personas, otorga garantía a las personas o pasajeros en el viaje que realizan en todos los aspectos.	Es lo mejor que se pueda dar para que el usuario esté garantizado, con salud y su viaje seguro.

De todos los entrevistados coinciden en que la **finalidad de la formalización es la de brindarle seguridad, salubridad y garantía de viaje seguro a los usuarios**. Con ello mostrándose dispuestos de apostar por un servicio formal. La cual mejoría además los ingresos de la empresa de transporte. Sin lugar a dudas efectivamente la realización del servicio de transporte público de personas de manera formal, brinda a todo usuario mayor confianza y satisfacción, por añadidura mejor calidad de vida.

PREGUNTA N° F-10	¿Cuál es el nivel de flota vehicular de transporte Terrestre de personas habilitadas antes y después de la promulgación de la norma regional vigente, y qué opinión le merece ello?	
ESPECIALIS TAS	Funcionario Director de Asesoría	Abogado funcionario evaluador
RESPUESTA	Antes de la promulgación había 595 unidades vehiculares registradas, ahora a la fecha se cuenta con 1085 nuevas unidades habilitadas formalmente. Ello evidencia una	Antes de la promulgación había 595 unidades vehiculares registradas, ahora a la fecha se cuenta con 1085 nuevas unidades habilitadas formalmente. Se espera

	favorable aceptación a la norma vigente que promueve la formalización en el servicio de transporte terrestre interprovincial de personas.	aún mucho más que se formalicen los que a la fecha se encuentran en la informalidad, de acuerdo a la norma regional vigente.
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

De los entrevistados coinciden ambos en otorgar las cantidades y con ello el **incremento de las unidades vehiculares nuevas habilitadas para el servicio de transporte terrestre interprovincial de personas en la Región La Libertad**. Indican además que ven muy **acertada a reacción de los transportistas al formalizarse** y con esperanza o expectativas de que los demás transportistas que aún están pendientes para formalizarse lo hagan favoreciéndose por la norma vigente. Es decir, existe un aumento de vehículos que se viene formalizando ascendiendo al número de 270 después de la entrada en vigencia de la Ordenanza Regional N° 020-2017-GRLL/CR.

En forma resumida el resultado sobre los niveles de formalidad de la **flota vehicular de transporte Terrestre** es positiva, resaltando las ventajas de **seguridad, salubridad y garantía de viaje seguro a los usuarios**, corroborándose que existe un aumento significativo en el número de unidades vehiculares habilitadas a transportar formalizadas por la Ordenanza Regional N° 020-2017-GRLL/CR.

3.2. REQUISITOS Y LA SIMPLIFICACIÓN EN LAS NORMAS REGIONALES RESPECTO A LA FORMALIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS INTERPROVINCIAL EN LA REGIÓN LA LIBERTAD.

En función del objetivo N° 02 sobre ANALIZAR los requisitos y simplificación de los requisitos que presentan las normas regionales en la formalización de servicio de transporte público de personas interprovincial en la Región La Libertad, se utilizó de igual forma el instrumento de la entrevista ya indicada, que contiene 16 preguntas aplicadas a los mismos especialistas del ítem anterior, siendo 02 preguntas del formulario las que responden a mi segundo objetivo (en específico las preguntas N° O-04, F-05 y) arrojando los siguientes resultados:

PREGUNTA N° O-04	¿Con que facilidad puede usted reunir cada uno de todos los requisitos que establece la norma regional vigente, para obtener autorización de ruta y habilitación vehicular?	
ESPECIALISTAS	Operador del Servicio de Transporte – Gerente de operaciones.	Empresario de transporte.
RESPUESTA	Ahora reunir los requisitos es más accesible porque son sencillos de conseguir como por ejemplo los documentos para la oficina administrativa. Además, están atendiéndonos bien rápido, si contamos con todos los requisitos desde un principio de presentado el expediente. De lo contrario tenemos opción de subsanar.	Con las facilidades que el MTC y GRTC - LL nos brinda otorgándonos la lista de todos los requisitos. Muchos de ellos, por no decirlo todos ya son más sencillos y rápido de conseguirlos. Aún más si lo solicitamos por acceso a la información todos los requisitos, podemos presentarlo completo el expediente.

Con respecto a este punto, ambos entrevistados coinciden en que la norma regional vigente (Ordenanza Regional N° 020-2017-GRLL/CR) les **brinda facilidades oportunamente ya que son sencillos de obtenerlos para adquirir sus autorizaciones de ruta como de habilitación de vehículos**. Así mismo resaltan que con ello conlleva que la atención por la administración se está realizando oportunamente es decir en el menor tiempo. Lo que busca formalizar en el servicio unidades que antes estuvieron en la informalidad.

Los requisitos que brindan facilidades son:

- Contrato de alquiler de oficina administrativa en el lugar de origen y destino.

- Contrato de alquiler de un taller para mantenimiento de la flota vehicular.
- Tarjetas de propiedad de categoría m2 clase 3. Sin considerar el peso.
- Registro de 1000 habitantes empadronados por RENIEC o INEI.
- Acreditar como patrimonio mínimo el que figure en su Registro Contable firmado y sellado por el Contador Publico Colegiado de la Empresa.
- Acreditar mantener patrimonio mínimo exigido por el RNAT, para lo cual presentaran la Declaración de Pago Anual del Impuesto a la Renta correspondiente al anterior ejercicio fiscal.
- Quedo suspendido el procedimiento para habilitación técnica de infraestructura complementaria de transporte terrestre – terminal, estación de ruta y taller de mantenimiento.

PREGUNTA A N° F-05	¿Usted nota que la norma regional vigente presenta mayor flexibilidad para el trámite? ¿Qué requisitos les brinda mayor facilidad al administrado para obtener una autorización de ruta o habilitación vehicular?	
ESPECIALISTAS	Funcionario Director de Asesoría	Abogado funcionario evaluador
RESPUESTA	Si. Los requisitos actualmente establecidos en la norma regional vigente les están brindando facilidades, estos son mayormente los que sirven para acreditar oficina administrativa, y talleres de mantenimiento vehicular.	Si. Cuando evalué los expedientes puedo observar que con mayor facilidad consiguen los administrados a presentar o subsanar sus requisitos para obtener sus autorizaciones, ya que en lo mínimo se observan. Sobre todo en los requisitos de peso vehicular para autorizaciones del servicio especial, entre otros.

En este punto, ambos entrevistados coinciden indicando que sí notan que las normas regionales vigentes presentan y otorgan mayor flexibilidad para el trámite de los servicios de transporte terrestre interprovincial de personas. Por lo que resaltan que los requisitos resaltantes que son los que les ofrece mayores facilidades son: **1.- Acreditación de la oficina administrativa. 2.- acreditación del taller de mantenimiento de vehículos. 3.- acreditación del vehículo con la categoría y clase sin restricción del peso.**

En resumen, se ha determinado que la actual normatividad brinda facilidades a los administrados de manera oportuna, en el procedimiento de “Autorización de transporte regular de personas, así como en el procedimiento de Autorización de transporte especial de pasajeros” por ser sencillos de obtenerlos a fin de adquirir las autorizaciones de ruta y de habilitación de vehículos. Incidiendo en la acreditación de la oficina administrativa; taller de mantenimiento; y acreditación del vehículo.

3.3. COHERENCIA QUE PRESENTAN LAS NORMAS REGIONALES CON LA POLÍTICA NACIONAL DEL D.S. 017-2009 MTC Y SUS MODIFICATORIAS, EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS INTERPROVINCIALES EN LA REGIÓN DE LA LIBERTAD.

Con respecto al objetivo N° 3 sobre Analizar la coherencia que presentan las normas regionales con la Política Nacional aprobada por el D.S. 017-2009 MTC y sus modificatorias, en el Servicio de Transporte Público de Personas Interprovinciales en la región de La Libertad, se ha utilizado el uso del instrumento de la entrevista dirigida a los especialistas en el tema, siendo la pregunta N° 16 aplicadas a los mismos especialistas del ítem anterior, siendo 01 pregunta del formulario la que responden a mi tercer objetivo específico (en específico la pregunta N° F-03). También se ha utilizado para ello la Norma regional y normas nacionales, con el fin de conocer la coherencia que estas presentan, por lo que se ha llegado a los siguientes resultados:

PREGUNTA N° 03	¿Explíquenos de que manera es o no compatible la Norma Regional vigente frente a la Norma Nacional del sector transporte terrestre interprovincial de personas?	
ESPECIALISTAS	Funcionario Director de Asesoría	Abogado funcionario evaluador
RESPUESTA	Si son compatibles. Salvo en algunos casos de la realidad y problemática de la operación servicio que se brinda, infraestructura de vías y distancias.	Es compatible, por cuanto no desconoce, excede o desnaturaliza lo normado a nivel nacional.

Los entrevistados concuerdan explicando que las normas regionales son compatibles con la norma nacional y sus modificatorias ya que los requisitos se encuentran establecidos en la norma nacional Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y modificatorias. Sin embargo, uno de los entrevistados agrega explicando que si bien es cierto normativamente si es compatible, es decir en la letra, pero en la realidad de la operación del servicio se presentan algunos casos que existe problemas al brindar el servicio con respecto al uso de las vías y las distancias. Dicho de otra manera, las autorizaciones emitidas por la autoridad competente no siempre las cumplen sirviéndola completamente los operadores del transporte, teniendo como resultado que no llegan al destino autorizado y genera desabastecimiento de dicho servicio. Y otro problema significativo también es la frecuencia o distancias de salida entre vehículo y vehículo. Muchas veces salen a horas alejadas sin frecuencia y conlleva al desorden de atención del servicio, hasta el abandono en determinadas horas.

Asimismo, se analizó el D.S. N° 017-2009-MTC y la Ordenanza Regional N° 020-2017-GR-LL teniendo en cuenta algunos requisitos relevantes entre la norma nacional y la norma regional.

Analizando la Ordenanza Regional N° 020-2017-GRLL/CR, encuentro una relación de coherencia, con la D.S. N° 017-2009-MTC y sus Modificatorias que regula en su articulado disposiciones asumidas íntegramente por la ordenanza regional, y en otros casos, adecuando la norma a la realidad del Gobierno Regional de La Libertad dentro de los parámetros establecidos por la norma regional, así se tiene respecto a las infraestructuras complementarias (terminal terrestre, estación de ruta, escala comercial, oficina administrativa o taller de mantenimiento), la norma regional señala queda suspendida la exigencia de certificado de

habilitación de infraestructuras complementarias hasta que el MTC haya aprobado las especificaciones y características técnicas sobre infraestructuras complementarias en coherencia con lo señalado por la norma nacional el D. S. N° 017.2009-MTC artículo 36 y disposición final párrafo último.

IV.- DISCUSIÓN

Para realizar adecuadamente la discusión de resultados, se ha tenido en cuenta los resultados más importantes para confrontarlos con los trabajos previos y con las teorías relacionadas, y de esta forma lograr demostrar los objetivos de investigación.

4.1. NIVELES DE FORMALIZACIÓN MEDIANTE LAS NORMAS REGIONALES.

Respeto a los niveles de formalización del servicio de transporte mediante normas regionales, podemos observar que los resultados (el incremento formal de la **flota vehicular de transporte Terrestre**, es positiva, resaltando las ventajas de **seguridad, salubridad y garantía de viaje seguro a los usuarios con tiempo oportuno**, corroborándose que existe un aumento significativo en el número de unidades vehiculares habilitadas para el transporte, formalizadas por la Ordenanza Regional N° 020-2017-GRLL/CR, resultado: un impacto positivo), guardan coherencia con lo sostenido por Timaná & Pazo, 2014, respecto a la teoría de la **obediencia a la autoridad**, cuando señala que: La persuasión es el proceso mediante el cual se influye en el comportamiento de una persona para intentar modificar sus actitudes y cambiar su comportamiento. La conformidad social se produce cuando los individuos cambian sus actitudes y comportamientos para cumplir con las normas grupales y así poder adaptarse a la sociedad. La aceptación social, en cambio, implica una petición directa de un individuo a otro, consiste en aceptar lo que la otra persona le pide o le exige. La obediencia social supone que una persona obedece órdenes directas de otra que tiene algún tipo de autoridad en determinado grupo social. Asimismo, guarda coherencia con la **teoría de formalización**, al respecto Loayza (2008) precisa: si el proceso de formalización se sostiene mediante mejoras tanto del marco legal como de la calidad y disponibilidad de los servicios públicos, generará un uso más eficiente de los recursos y un mayor crecimiento, la informalidad debe ser

entendida como un fenómeno complejo y multifacético, que surge cuando los costos de circunscribirse al marco legal y normativo de un país son superiores a los beneficios que ello conlleva. La formalidad involucra costos tanto en términos de ingresar a este sector –largos, complejos y costosos procesos de inscripción y registro– como en términos de permanecer dentro del mismo –pago de impuestos, cumplir las normas referidas a beneficios laborales y remuneraciones, manejo ambiental, salud, entre otros. En principio, los beneficios de la formalidad son la protección policial frente al crimen y el abuso, el respaldo del sistema judicial para la resolución de conflictos y el cumplimiento de contratos, el acceso a instituciones financieras formales para obtener crédito y diversificar riesgos y, más ampliamente, la posibilidad de expandirse a mercados tanto locales como internacionales. La informalidad en el Perú es producto de la combinación de malos servicios públicos y un marco normativo que agobia a las empresas formales.

4.2. REQUISITOS Y LA SIMPLIFICACIÓN EN LAS NORMAS REGIONALES RESPECTO A LA FORMALIZACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS INTERPROVINCIAL EN LA REGIÓN LA LIBERTAD

Respecto al resultado (la actual normatividad brinda facilidades a los administrados de manera oportuna, por ser sencillos de obtenerlos a fin de adquirir las autorizaciones de ruta y de habilitación de vehículos. Incidiendo en la acreditación de la oficina administrativa únicamente mediante contrato de arrendamiento mientras se apruebe por el MTC las especificaciones; taller de mantenimiento; y acreditación de vehículos) guarda relación con la teoría del principio de **simplificación administrativa** que tiene reconocimiento legal en el TUO de la Ley N° 27444, en su inciso 1.13 del artículo IV del Título Preliminar regula el principio de simplicidad administrativa, en el sentido de disponer que la tramitación de los procedimientos regulados por el ente público, deberán ser sencillos, esto es eliminarse toda complejidad innecesaria; vale decir que los requisitos exigidos deberán ser racionales y proporcionales a los fines que se persigue cumplir. En el sentido Morón (2011) precisa que la simplicidad consiste en dotar de sencillez y facilidad de comprensión al procedimiento, buscando evitar, su complicación por cualquier aspecto riguroso de la secuencia procedimental. No solo se trata de un principio dirigido a mejorar la gestión de los procedimientos y trámites en sí, sino también, y quizá sea la parte más útil del principio, se

dirige a la organización de los procedimientos administrativos, a la selección del tipo de procedimiento, a la fijación de costo, al establecimiento de trámites, a la expresión gráfica de la información pública, a la simplicidad con que la administración debe expresar sus decisiones y actuaciones a los administrados. Los criterios determinantes para estructurar un procedimiento y fijar sus exigencias sin la razonabilidad y la proporcionalidad. Asimismo, el resultado guarda coherencia con lo precisado por Guzmán (2013), cuando señala que: este principio pretende también asegurar la simplificación de los trámites administrativos, a fin de cautelar el derecho de petición de los administrados, pero también para fomentar el desarrollo económico. Se dirige además a reducir el costo que debe incurrir el administrado —en términos de tiempo, dinero y esfuerzo— para llevar adelante los procedimientos administrativos. A esto la doctrina denomina economía procesal.

4.3. COHERENCIA QUE PRESENTAN LAS NORMAS REGIONALES CON LA POLÍTICA NACIONAL DEL D.S. 017-2009 MTC Y SUS MODIFICATORIAS, EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS INTERPROVINCIALES EN LA REGIÓN DE LA LIBERTAD.

De acuerdo al resultado (las normas regionales son compatibles con la norma nacional y sus modificatorias ya que los requisitos se encuentran establecidos en la norma nacional Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y modificatoria), guarda coherencia con la teoría de la interpretación jurídica; y según Castillo (2004), la necesidad de interpretación se fundamenta en la imperfección de los textos legales y del lenguaje en general para expresar satisfactoriamente los pensamientos y las valoraciones más aún si el ordenamiento jurídico emplea términos, vagos e imprecisos. Asimismo, como bien apuntan Moreso y Vilajosana: “Los textos normativos están formulados en lenguaje natural para facilitar precisamente la comprensión del mensaje. Es por ello que todos los problemas que presenta este tipo de lenguaje a la hora de poder determinar con precisión el significado de las expresiones utilizadas, se trasladarán a la actividad de la interpretación jurídica, la cual consiste precisamente en la atribución de significado a los textos normativos”. También Rubio Correa señala que: “Cada intérprete elabora su propio marco global de interpretación jurídica, asumiendo uno o más criterios con ponderaciones distintas y, por lo tanto, cada intérprete se pone en un punto de partida y se traza una dirección interpretativa que es distinta a la de

cualquier otro intérprete. (...) El intérprete puede asumir entonces diversos puntos de partida y diversos itinerarios para realizar su labor de interpretación”. Finalmente, el resultado guarda relación con que sostiene Rubio (2012) al respecto precisa que: “Según el método sistemático por ubicación de la norma, su interpretación debe hacerse teniendo en cuenta el conjunto, subconjunto, grupo normativo, etcétera, en el cual se halla incorporada, a fin de que su “qué quiere decir” sea esclarecido por los elementos conceptuales propios de tal estructura normativa”. Para el citado autor: “(...) la razón de ser del método sistemático por ubicación de la norma está en darle significado a la norma a partir del “medio ambiente” de su conjunto, subconjunto o grupo normativo. En otras palabras, del total de principios, elementos, conceptos y contenidos que forman y explican la estructura normativa en la que está situada la norma a interpretar”.

- Finalmente es necesario precisar los siguientes artículos de la Ordenanza Regional N° 020-2017-GRLL/CR que son concordantes con la norma Nacional Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y modificaciones.

Artículo Primero. – En cuanto al servicio de transporte de Ámbito Regional.

... deberá tener un mínimo de mil habitantes mayores de edad domiciliados en el mismo, empadronados por RENIEC o el INEI, para lo cual deben acreditar con un documento de esta institución.

Comentario: Mediante este artículo se logra brindar la facilidad que una empresa de transporte de personas que decida brindar el servicio a nuevos lugares como puede ser centros poblados, que tan igual que las ciudades tienen el derecho al servicio de transporte, puedan lograrlo adjuntando de los requisitos una acreditación del mínimo de pobladores (1000) que indica la norma nacional, con un documento del INEI o RENIEC, estando alineado a la norma nacional.

Artículo Segundo. – Condiciones técnicas específicas mínimas exigibles a los vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte público de personas bajo la modalidad de transporte de ámbito regional.

2.1. Los vehículos habilitados para el transporte terrestre de personas en el ámbito regional, podrán quedar eximidos de cumplir con lo dispuesto en los numerales 20.1.5 al 20.1.9 del RENAT si acreditan a través de CITV entidad certificadora debidamente autorizado por el MTC que los vehículos no fueron diseñados de fábrica con dichas características. Esta exoneración no es aplicable a las habilitaciones con vehículos nuevos.

Comentario: Mediante este artículo se permite otorgar facilidad al operador a formalizar las unidades vehiculares que por diferentes razones son dados de baja de otras empresas y necesitan ser habilitados en una distinta empresa, además se trata de unidades que ya anteriormente han tenido habilitación y son de años muy anteriores a la época en que de fábrica el chasis es de una determinada característica que actualmente.

2.2. El Gobierno Regional autoriza la prestación de servicio regular de cada unidad vehicular de Categoría M3 clase III con un peso neto vehicular mínimo de 5.7 toneladas

Comentario: En este artículo se resalta el interés de la administración del Gobierno Regional de La Libertad de formalizar el servicio de transporte terrestre de personas en la modalidad regular vale decir sujeto a un origen y destino, con unidades vehiculares de menor peso a lo generalmente dispuesto por la ley nacional.

Artículo Tercero. - Condiciones técnicas específicas mínimas exigibles a los vehículos para el servicio de transporte público de personas, bajo la modalidad de transporte especial de ámbito regional.

..... los vehículos pueden corresponder a la categoría M3 clase III de cinco o más toneladas de peso bruto, o M2 clase III,

Comentario: Aquí se resalta que para el servicio en la modalidad especial como es auto colectivo y turístico podrán ser habilitado en M2 clase III tan igual como la norma nacional lo establece, con ello ahora si pueden formalizarse todas aquellas unidades vehiculares de diferentes pesos, pero eso sí que tengan la categoría M2 clase III.

Artículo Quinto. - Condiciones de Operación específica exigible para el servicio de transporte público regular y especial de personas de ámbito regional.

.....quedan suspendidos el procedimiento N° 249 para la habilitación técnica de infraestructura Complementaria de transporte – Certificado de Habilidad Técnica de Terminal Terrestre, estación de ruta, terminal de carga y taller de mantenimiento del TUPA vigente, hasta que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones establezca mediante Decreto Supremo las normas complementarias de transporte.....y a consecuencia de ello la acreditación de infraestructura complementaria habilitada para terminales terrestres, estaciones de ruta o taller de mantenimiento en los Procedimientos N° 224, 225 y 227, para lo cual será exigible solo la acreditación de una oficina administrativa que cuente con lugar de embarque y desembarquemediante un contrato....

Comentario: Mediante este artículo lo que se está logrando es brindarle todas las facilidad para acceder a formalizarse a todo tipo de modalidades con referente a los lugares de embarque y desembarque a sola presentación de un contrato de arrendamiento del su oficina administrativa reemplazando de esta manera un terminal habilitado por el MTC ya que hasta la fecha desde el año 2009 aún no se ha aprobado las características, instalaciones y equipamiento que deben contar los terminales terrestres, según como lo establece el artículo 36 del D.S.n017-2009-MTC

V.-CONCLUSIONES

5.1. Las normas regionales y en especial la Ordenanza Regional N° 020-2017-GRLL/CR incide de manera positiva en la formalización de servicio de transporte público de personas interprovincial en la Región La Libertad, al proporcionar facilidades alineadas a las normas nacionales en cumplimiento de requisitos y criterios de simplicidad administrativa.

5.2. A nivel del Gobierno Regional de La Libertad se ha logrado formalizar en lo que va del año 2018 (julio) a 490 nuevas unidades habilitadas formalmente, respecto de 595 unidades vehiculares registradas, antes de la vigencia de la Ordenanza, observándose una aceptación positiva del transportista, teniendo un total de 1085 unidades vehiculares.

5.3. Los requisitos y la simplificación administrativa coadyuvan a la formalización del servicio de transportes público de personas interprovincial en la Región La Libertad, al no constituir obstáculos o barreras sino mecanismos que simplifican el trámite administrativo.

5.4. La Ordenanza Regional N° 020-2017-GRLL/CR, que aprueban el Texto Único Complementario al Reglamento Nacional de Administración de Transporte – RNAT, se relaciona con el marco legal establecido en la norma nacional del D.S. 017-2009 MTC y sus modificatorias, en el Servicio de Transporte Público de Personas Interprovinciales en la región de la Libertad, al regular procedimientos y requisitos sin afectar las disposiciones establecida, regulando dentro de las facultades del gobierno regional y necesidad inherente a la realidad de la región La Libertad.

VI.- RECOMENDACIONES

6.1. Se recomienda realizar una mega campaña interinstitucional para difundir la norma regional O.R. N°020-2017-GR LL/CR, con el objetivo de lograr dar a conocer a todos los informales en el servicio de transporte terrestre de personas que se encuentren circulando por las vías en todo el interior de la Regional La Libertad. Con ello también concientizar a los usuarios del servicio para que puedan hacer uso de un servicio seguro y formal.

6.2. Así mismo se recomienda que la Gerencia Regional de Transporte y Comunicaciones logre incrementar a un mayor número de personal Inspectores de Transporte con valores íntegros, con la finalidad que puedan realizar las acciones de supervisión, fiscalización y sanción en todas las provincias de la Región La Libertad, y así combatir cada vez más la informalidad dentro las empresas formales como también la informalidad en el sentido completo de la palabra.

6.3. También se recomienda sobre el artículo primero de la Ordenanza Regional N° 020-2017-GR modificar respecto al termino siguiente:

Dice:empadronado por INEI y RENIEC..

Debe decir: ... empadronado por INEI y registrado por RENIEC.

Esto con la finalidad de que este bien precisado de acuerdo a su competencia de cada entidad en dicha ordenanza.

6.4. Se recomienda, además, conjuntamente con las entidades como la SUNAT, INDECOPI, GERENCIA REGIONAL DE TRABAJO, SUTRAN y otros, evaluar y difundir el costo beneficio para la sociedad y el estado que conlleva brindar un servicio de manera formal frente a realizar un servicio de forma informal. Esto porque se ha podido notar por versión de muchas transportistas informales que presentan desconocimiento casi total, dudas y temores económicos para organizar su expediente y formalizar el servicio que día con día satisface la canasta básica familiar.

REFERENCIAS

- Antonioli, D. M., & Ascencios, F. G. (2011). Algunos Apuntes sobre las Ordenanzas Regionales en el Proceso de Descentralización y Regionalización. *Derecho y Cambio Social*, 25, 12.
- Gonzabay, V. G. C., & Vera, A. A. A. (2011). *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*. (Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador Pregrado), Universidad Estatal Península de Santa Elena, La Libertad - Ecuador. Retrieved from <http://repositorio.upse.edu.ec/handle/46000/426>
- J, J. C. (2016). *Formalización en el Perú Tendencias y políticas a inicios del Siglo 21*. (Doctor en Economía Posgrado), Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima - Perú. Retrieved from <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/123456789/7971>
- Palacios, J. D. U. (2015). *Formalización del Régimen Laboral y Tributario para mejorar la Rentabilidad de las Empresas de Transporte en San Pedro de Mala SAC*. (Contador Público Pregrado), Universidad Autónoma del Perú, Lima - Perú. Retrieved from <http://repositorio.autonoma.edu.pe/handle/AUTONOMA/155>
- Perú, P. d. l. R. d., & Perú, C. d. l. R. d. (1993). *Constitución Política del Perú*. Lima - Perú: Diario el Peruano Retrieved from <http://www.congreso.gob.pe/Docs/files/constitucion/constitucion-politica-14-03-18.pdf>.
- Perú, P. d. l. R. d., & Perú, C. d. l. R. d. (2009). *Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre*. Lima - Perú: Diario el Peruano Retrieved from http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_3106.pdf.
- Quipuzco, J. E. A., & Vasquez, M. H. C. (2013). *La Formalización del Microempresario del Servicio Público de Transporte de Pasajeros y su contribución con la Dinamización de la Economía de la Provincia de Trujillo*. (Contador Público Pregrado), Universidad Privada Antenor Orrego, Trujillo - Perú. Retrieved from <http://repositorio.upao.edu.pe/handle/upaorep/135>

- Víctor E. Tokman, M. D. (2001). *De la Informalidad a la Modernidad* (O. I. d. Trabajo Ed. ilustrada ed.).
- Soto, H. D. (1990). *EL OTRO SENDERO. LA REVOLUCION INFORMAL* (I. B. S.A. Ed. novena ed. Vol. Novena Edición). Lima Peru: El Barranco S.A.
- Timaná, J., & Pazo, Y (2014). Pagar o no pagar es el dilema: las actitudes de los profesionales hacia el pago de impuestos en lima metropolitana (Primera ed.). (A. Ampuero, ED.) Lima, lima, Perú. Cecosami Pre Prensa e Impresión digital S.A.
- Loayza (2008) causas y consecuencias de la informalidad en el Perú, Revista de Estudios económicos; recuperado de: www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Revista-Estudios-Economicos/15/Estudios-Economicos-15-3.pdf
- Guzman Napuri Christian (2015) Manual del derecho administrativo, Primera Edición - Junio 2013. Instituto Pacífico S.A.C. Editores.
- Morón Urbina Juan Carlos (2011) Comentarios a la Ley del Procedimiento Administrativo General, 9º edición, Gaceta Jurídica.
- Castillo Alva, José Luís; Razonamiento judicial, primera edición, Gaceta Jurídica S.A., Lima, 2004, pág. 19-20.
- Moreso, José Juan y Vilajosana, Josep María. “Introducción a la teoría del derecho”. Editorial Marcial Pons. Pág. 148
- Rubio Correa, Marcial. “El Sistema Jurídico. Introducción al Derecho”. Tercera reimpresión de la décima edición, aumentada; Lima, 2012. Pág. 220.

Otros

- **Ley N° 27867** “Ley Organiza de Gobiernos Regionales”
- **Constitución Política del Perú del año 1993.**
- **Ley N° 27181** “Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre”
- **Decreto Supremo N° 016-2009-MTC.** “Reglamento Nacional de Tránsito”
- **Decreto Supremo N° 017-2009-MTC.** “Reglamento Nacional de Administración de Transporte” y “Sus modificatorias”.
- **Ordenanza Regional N° 015-2013-GR-LL /CR.** “Ordenanza Regional que aprueba el Texto Sustitutorio de la Ordenanza Regional N° 004-2010-GR-LL/CR. Normas Complementarias al Reglamento Nacional de Administración de Transporte – RNAT.
- **Ordenanza Regional N° 020-2017-GR-LL/CR “Ordenanza Regional que aprueba el Texto Sustitutorio de la Ordenanza Regional N° 004-2010-GR-LL/CR” Normas Complementarias al Reglamento Nacional de Administración de Transporte – RENAT. Derogar la Ordenanza Regional N° 015-2013-GR-LL/LL**

ANEXOS

1. Entrevista:

UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO

ENTREVISTA para el Microempresario, Operador del Transporte Terrestre Interprovincial.

GUIA DE ENTREVISTA

El presente trabajo de investigación es acerca de la incidencia de las normas regionales en la formalización del servicio de transporte público interprovincial en la región La Libertad. Por lo que este instrumento de recolección de datos, está dirigido a los **operadores de transporte público** de personas interprovincial regulados en la Gerencia Regional de Transporte y Comunicaciones La Libertad. La información brindada en esta entrevista es de carácter confidencial, solo será utilizada para los propósitos de la investigación.

Agradezco su colaboración.

Entrevista de Tesis: Responda con la más amplia libertad y veracidad posible.

Fecha:../...../.....

Función: _____

Experiencia (Años) _____

En la siguiente entrevista se recomienda responder con información de lo más acercado a la realidad, como microempresario, Operador del Transporte Terrestre Interprovincial.

1. ¿Con sus propias palabras y experiencia adquirida, para usted, en que consiste el servicio de Transporte Terrestre Interprovincial?

2. ¿Qué modalidades de este servicio conoce?

3. ¿Sobre la modalidad antes indicada, cuales son los requisitos que usted conoce para la formalización del servicio de Transporte Terrestre Interprovincial?

4. ¿Con que facilidad puede Usted reunir cada uno de todos los requisitos de acuerdo a la modalidad que necesite autorización de operación en el servicio de Transporte Terrestre Interprovincial?

5. ¿Cuánto es el tiempo aproximado en que le atienden un expediente que ingresa sobre autorización de operación, así como también de habilitación vehicular para el servicio de Transporte Terrestre Interprovincial?

6. ¿Ha recibido información por parte de la Gerencia Regional de Transporte y Comunicaciones, sobre obligaciones y requisitos para la formalización del servicio de Transporte Terrestre Interprovincial?

7. ¿Cuál es su opinión sobre la formalización del de Transporte Terrestre Interprovincial?

8. ¿En las rutas interprovinciales, observa que todos los vehículos son formales, cuál es su opinión al respecto?

9. ¿Cuál es su opinión sobre la informalidad en el servicio de Transporte Terrestre Interprovincial?

10. ¿Observa que la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones La Libertad ha realizado algunas acciones de fiscalización al servicio de Transporte Terrestre Interprovincial de personas, cuál sería su opinión al respecto?

11. ¿Cuál es el motivo cree Usted, que tendrían algunos operadores del transporte, por lo que no se formalizan hasta la fecha?

12. ¿Por qué cree Usted que es importante la formalización servicio de Transporte Terrestre interprovincial?

13. ¿Qué es lo que cree usted que les motivaría a los transportistas para formalizarse en el servicio de Transporte Terrestre interprovincial?

14. ¿Cuál cree usted que es su finalidad del Estado al exigir la formalización en el servicio de Transporte Terrestre interprovincial?

ENTREVISTA para el Funcionario del servicio de Transporte Terrestre Interprovincial de personas.

GUIA DE ENTREVISTA

El presente trabajo de investigación es acerca de la incidencia de las normas regionales en la formalización del servicio de transporte público interprovincial en la región La Libertad. Por lo que este instrumento de recolección de datos, está dirigido a los **funcionarios** de transporte terrestre interprovincial de personas interprovincial de la Gerencia Regional de Transporte y Comunicaciones La Libertad. La información brindada en esta entrevista es de carácter confidencial, solo será utilizada para los propósitos de la investigación.

Agradezco su colaboración.

Entrevista de Tesis: Responda con la más amplia libertad y veracidad posible.

Fecha: .../...../.....

Función: _____

Experiencia (Años) _____

En la siguiente entrevista se recomienda responder con información de lo más acercado a la realidad, como funcionario del servicio de Transporte Terrestre de personas Interprovincial.

1. ¿Qué normas regionales de transporte existen vigentes en la Región La Libertad?

2. ¿Qué es lo que se aspira con la Norma Regional vigente en el sector transporte terrestre de personas?

3. ¿Explíquenos de que manera es o no compatible la Norma Regional vigente frente a la norma nacional del sector transporte terrestre de personas?

4. ¿Cuáles son los servicios más demandados que se han presentado mediante solicitud de autorización o habilitación?

5. ¿Cuáles son los requisitos de cada uno de las modalidades que establece la norma regional vigente?

6. ¿En qué tiempo se atiende en la GRTC-LL cada expediente de solicitud de autorización y en qué tiempo se atiende las solicitudes de habilitación vehicular?

7. ¿Cuántas empresas de transporte terrestre de personas autorizadas existía, antes de la aprobación de la norma regional vigente?

8. ¿Cuántas empresas de transporte terrestre de personas se han autorizado y en que modalidades, después de la promulgación de la norma regional vigente?

9. ¿Cuál es el número de flota vehicular de transporte terrestre de personas habilitada antes de la promulgación de la norma regional vigente?

10. ¿Cuál es el número de flota vehicular de transporte terrestre de personas habilitada después de la promulgación de la norma regional vigente?

11. ¿A cuántos lugares de destinos (números de rutas) de la región la Libertad se ha otorgado autorización de empresas antes de la promulgación de la norma regional vigente?

12. ¿A cuántos nuevos lugares (nuevas rutas) de destino de la Región La Libertad se ha logrado otorgar autorización de empresas y habilitaciones vehiculares después de la promulgación de la norma regional vigente?

13. ¿Cuál es el número de expedientes que se han recibido a la fecha, de todos ellos, cuantos se habrán atendido favorable y cuantos se ha atendido desfavorable?

14. ¿Cuántos vehículos informales se han intervenido por cada año (2018, 2017) por no contar con la autorización de la autoridad competente.

15. ¿En qué lugares de las provincias de la Región la Libertad se presenta con mayor incidencia la informalidad al servicio de transporte terrestre de personas, liste por favor los lugares?

16. ¿Qué viene realizando la GRTC-LL en aras de formalizar el servicio de transporte terrestre de personas?

ENTREVISTA para el Usuario del servicio de Transporte Terrestre Interprovincial de personas.

GUIA DE ENTREVISTA

El presente trabajo de investigación es acerca de la incidencia de las normas regionales en la formalización del servicio de transporte público interprovincial en la región La Libertad. Por lo que este instrumento de recolección de datos, está dirigido a los **usuarios** del servicio transporte terrestre interprovincial de personas interprovincial de la Gerencia Regional de Transporte y Comunicaciones La Libertad. La información brindada en esta entrevista es de carácter confidencial, solo será utilizada para los propósitos de la investigación.

Agradezco su colaboración.

Entrevista de Tesis: Responda con la más amplia libertad y veracidad posible.

Fecha: .../...../.....

Función: _____

Experiencia (Años) _____

En la siguiente entrevista se recomienda responder con información de lo más acercado a la realidad, como usuario del servicio de Transporte Terrestre de personas Interprovincial.

1. ¿Cómo usuario del servicio de transporte terrestre interprovincial de personas, usted encuentra oportunamente el servicio disponible, explique por favor?

2. ¿Cuáles son los inconvenientes que cree usted que presenta el servicio de transporte terrestre interprovincial de personas?

3. ¿El tiempo de viaje en el servicio de transporte terrestre interprovincial de personas que usted utiliza, cree que es el idóneo o no. Porque?

4. ¿Qué tipo de vehículos frecuentemente usted utiliza para trasladarse a sus lugares de destino?

5. ¿Distingue claramente si el servicio de transporte terrestre interprovincial de personas que utiliza es formal, explique por favor?

6. ¿Contrataría usted un servicio de transporte terrestre interprovincial de personas que sea informal?

7. ¿Percibe alguna actividad que viene realizando la GRTC-LL en aras de mejorar el servicio de transporte terrestre interprovincial de personas?

8. ¿Cuáles son los problemas que observa en todo el servicio de transporte terrestre interprovincial de personas? Liste cada uno al detalle.

9. ¿El servicio de transporte terrestre interprovincial de personas que usted usa le brinda algún grado de seguridad? Explique detalladamente.

Matriz de Consistencia

Problema	Objetivos	Operaciones de la Variable			Variable		
Problema principal	Objetivo Principal	Variables	Concepto	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Items
¿De qué manera las normas regionales inciden en la formalización de servicio de transporte público de personas interprovincial en la Región La Libertad?	Determinar de qué manera las normas regionales inciden en la formalización de servicio de transporte público de personas interprovincial en la Región La Libertad.	Normas Regionales del Gobierno Regional La Libertad.	La ordenanza regional es una norma con rango de ley emitida por el Consejo Regional. Ello se desprende del artículo 200°, inciso 4 de la Constitución.	El presente proyecto de investigación tiene como objeto describir como se viene dando la formalización del servicio de transporte público de personas interprovincial en la Región la Libertad. Para tal fin usaremos la técnica de la encuesta y como instrumento de medición de la variable: normas regionales.	a. Coherencia con la política nacional b. Requisitos de las normas regionales c. Simplificación de Requisitos.	a. Grado de Compatibilidad b.1Numero de requisitos b.2Facilidad de cumplimiento c. Tiempo de atención de los expedientes de transporte.	
		Formalización del Servicio de Transporte Público de Personas Interprovincial en La Región La Libertad.	Es regular la prestación del servicio de transporte público y privado de personas, en los ámbitos nacional, regional y provincial, estableciendo las condiciones de acceso y permanencia de carácter técnico, legal y operacional, que deben cumplir los operadores prestadores del servicio; los requisitos y formalidades para obtener una autorización o habilitación; y los procedimientos para la fiscalización del servicio de transporte en todos sus ámbitos, en procura de lograr la completa formalización del sector y brindar mayor seguridad los usuarios del mismo, promoviendo que reciban un servicio de calidad.	Las dimensiones y sus respectivos indicadores anotados en el instrumento que aplicaremos se medirán también a través del instrumento encuesta.	a. Formalización b. Beneficios Sociales de la Formalización c. Beneficios para el operador de Transporte	Números de Expedientes de empresas y Vehículos promovidos Mayor cobertura en el servicio de transporte público de personas. Seguridad y permanencia en el servicio.	