



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN GESTIÓN PÚBLICA

Ordenanza de Transporte Público y la Informalidad en el Servicio de Mototaxis del Distrito de Huanchaco – Trujillo, 2021

TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:
Maestro en Gestión Pública

AUTOR:

Alvarado Roque, Willian Rogers (ORCID: [0000-0002-9117-6962](https://orcid.org/0000-0002-9117-6962))

ASESOR:

Dr. González González, Dionicio Godofredo (ORCID: [0000-0002-7518-1200](https://orcid.org/0000-0002-7518-1200))

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Gestión de Políticas Públicas

TRUJILLO - PERÚ

2022

Dedicatoria

A Dios por permitirme culminar favorablemente mis estudios de maestría y por mantenerme con salud durante este tiempo de Pandemia del COVID-19.

A mi esposa Patricia y a mis hijos Lillian, Carla y Nicolás por su inmenso amor y comprensión en todos estos años, desde que nos formamos como una familia, donde prevalece el amor, la unión y el respeto entre todos nosotros.

A mis padres y hermanos, por su permanente apoyo para seguir adelante profesional y laboralmente, por enseñarme valores como la disciplina y la perseverancia, y por quererme incondicionalmente siempre.

El Autor

Agradecimiento

Agradecimiento especial a la Universidad César Vallejo por darnos la oportunidad de crecer profesionalmente.

A los docentes, en especial al Dr. Dionicio Godofredo González González, por compartir sus experiencias y contribuir al fortalecimiento de mis capacidades profesionales, guiándome hasta la culminación de la presente investigación.

A mis compañeros de maestría, que gracias a sus experiencias han engrandecido mis conocimientos y mi práctica profesional.

Agradecer a los funcionarios y especialistas de las municipalidades, y a los operadores de transporte que participaron en las entrevistas, quienes con sus puntos de vista y experiencias contribuyeron en el logro de esta investigación.

El Autor

Índice de contenidos

Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Resumen	vi
Abstract	vii
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO.....	8
III. METODOLOGÍA.....	21
3.1. Tipo y diseño de investigación.....	21
3.2. Categorías, subcategorías y matriz de categorización.....	21
3.3. Escenario de estudio.....	22
3.4. Participantes.....	23
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	23
3.6. Procedimiento.....	24
3.7. Rigor científico.....	24
3.8. Método de análisis de datos.....	24
3.9. Aspectos éticos.....	24
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	26
V. CONCLUSIONES.....	34
VI. RECOMENDACIONES	36
Referencias	37
Anexos	41

Anexo 1. Matriz de categorización apriorística

Anexo 2. Instrumentos de recolección de datos

Anexo 3. Matriz de triple entrada

Anexo 4: Análisis de datos recopilados

Anexo 5: Autorización de aplicación del instrumento

Anexo 6: Validación de expertos

Anexo 7: Consentimiento informado del participante

Anexo 8: Panel fotográfico de entrevistas

Anexo 9: Árbol de problema, causas y efectos

Anexo 10: Clasificación del RENAT

Anexo 11: Proceso de formalización en la M.D. de Huanchaco

Anexo 12: Requisitos para formalización en la M.D. de Huanchaco

Anexo 13. Marco supra nacional y marco nacional de políticas públicas

Resumen

El objetivo de la presente investigación fue analizar si la Ordenanza de Transporte Público influye en el incremento de la informalidad del Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco de la ciudad de Trujillo; para cumplir con el objetivo propuesto se desarrolló una investigación con enfoque Cualitativo y de diseño Fenomenológico, y como instrumento de recolección de datos se utilizó entrevistas semiestructuradas a diez participantes entre funcionarios y servidores públicos encargados del Transporte Público de la Municipalidad Distrital de Huanchaco, así también a especialistas en materia de Transporte Público y a operadores del Servicio de Mototaxis del Distrito de Huanchaco, estos instrumentos fueron validados por tres expertos; también se empleó la observación del investigador en el escenario de estudio, el análisis documental lo que incluyó la revisión bibliográfica y el análisis de la normativa. Los resultados hallados demostraron que la Ordenanza de Transporte Público si tiene coherencia con las Normas Nacionales y las Políticas Públicas del país, por consiguiente, se concluyó que, no tiene influencia en el incremento de la informalidad de este servicio, por el contrario, brinda facilidades y favorece en la formalización del Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco.

Palabras clave: Ordenanza de Transporte, Informalidad, Formalización, Servicio de Transporte Público, Mototaxis.

Abstract

The objective of this research was to analyze whether the Public Transport Ordinance influences the increase in informality of the Mototaxis Service in the Huanchaco District of the city of Trujillo; To fulfill the proposed objective, an investigation was developed with a Qualitative approach and a Phenomenological design, and as a data collection instrument, semi-structured interviews with ten participants were used between officials and public servants in charge of Public Transportation of the District Municipality of Huanchaco, as well as to specialists in Public Transportation and to operators of the Huanchaco District Motorcycle Taxi Service, these instruments were validated by three experts; The observation of the researcher in the study setting, the documentary analysis, which included the bibliographic review and the analysis of the regulations, were also used. The results found showed that the Public Transportation Ordinance is consistent with the National Standards and Public Policies of the country, therefore, it was concluded that it has no influence on the increase in the informality of this service, on the contrary, it provides facilities and favors the formalization of the Mototaxis Service in the District of Huanchaco.

Keywords: Ordinance of Transport, Informality, Formalization, Public Transport Service, Mototaxis.

I. INTRODUCCIÓN

La Informalidad es un fenómeno multidimensional a nivel mundial que tiene diversas causas y conlleva numerosas consecuencias para los países, siendo uno de sus aspectos problemáticos las Políticas Públicas que los países han implementado o no, a través de la normatividad y/o regulación estatal, para enfrentar este problema.

Este mismo fenómeno, de la Informalidad, se presentó en el Servicio de Mototaxis del Distrito de Huanchaco, de la ciudad de Trujillo, en la Región La Libertad; problema que generó consecuencias como, el deterioro de la calidad del servicio e inseguridad en el transporte público, caos del tránsito, afectación del medio ambiente, en la sociedad y en la gestión municipal; más aún en el Balneario de Huanchaco que es zona turística; por lo que, fue necesario un análisis del problema de la informalidad en el Servicio de Mototaxis, pero desde la problemática normativa, pues a pesar de contar con una Ordenanza de Transporte Público (OTP) se acrecentó este problema; es por ello la importancia de haber realizado la investigación, cuya finalidad fue reforzar la Gestión del Transporte Público en la Municipalidad Distrital de Huanchaco (MDH), orientada a fomentar la formalización de este servicio público; más aún, bajo la situación actual de Emergencia Sanitaria a consecuencia de la COVID-19, que prevenga la propagación de contagios en el transporte público.

En la búsqueda de información relacionada con el problema de la Informalidad en el sector Transporte y las Políticas Públicas implementadas para afrontar este fenómeno, encontré que, en el plano **Internacional**, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe - CEPAL (Naciones Unidas, 2013), expuso que, en América Latina en las tres últimas décadas han ocurrido muchos cambios en cuanto a Políticas de Transporte, en estos ha predominado el desarrollo y formulación de Políticas, Planes y Proyectos de corto plazo en el sector transporte, generando ello marcos legales y regulatorios pobres e incompletos, con instrumentos de control y fiscalización ineficientes.

También, la Organización Internacional del Trabajo - OIT (2016) señaló que, la proporción del Empleo Informal tuvo un significativo aumento a mediados de la década del 2000, situándose en el 2005 en un 52% del total del empleo. Como consecuencia, muchos países hoy en día tienen niveles de empleo informal superiores a otros países con economías similares en la región.

Igualmente, según Guillermo et al. (2016) en el libro *Ensayos sobre la economía informal. Un análisis teórico y empírico con aplicación en los municipios de Puebla*, en México, mencionó que, la Informalidad es un fenómeno muy complejo, cuyas actividades genera externalidades negativas como: a) invasión y uso impropio de espacios públicos; b) desorden y contaminación ambiental; c) lucha de los vendedores ambulantes contra la autoridad; d) conformación de organizaciones de informales que generan un poder corporativo sobre las autoridades; e) bajos niveles de recaudación para el municipio; f) existencia de competencia desleal para los comerciantes formales; y, g) evasión de impuestos de los comerciantes informales. La problemática se fundamenta en que los reglamentos presentan un deficiente análisis social, estos reflejan la falta de disposiciones coherentes con las Políticas Públicas que velen por el interés social y económico dentro los ámbitos territoriales de los municipios.

De la misma forma la OIT (2021) señaló que, la Pandemia de la COVID-19 además de ser una crisis de salud pública se ha convertido en una crisis social y de empleo, situación que ha afectado la forma de subsistencia de millones de personas; por lo que, la OIT recomendó poner en marcha iniciativas de Políticas amplias y concertadas, caso contrario continuará el aumento de la desigualdad y el atraso en el ámbito laboral, lo que generará un mayor incremento de la Informalidad laboral.

En mi opinión, de lo indicado por las organizaciones internacionales se requiere mejorar las Políticas Públicas de los países de la región, para una pronta recuperación tras la Pandemia de la COVID-19, y además promover la formalización a través de iniciativas Políticas para mitigar el incremento de la Informalidad laboral.

Continuando con la búsqueda de información, a nivel **Nacional** se halló lo mencionado por el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (2016) que, a pesar del crecimiento macroeconómico, la informalidad se ha desarrollado en formas distintas, afectando diversos grupos sociales, principalmente a los más vulnerables. Según esta institución, la mayor tasa de informalidad se presenta en actividades económicas como: el comercio (74.3%), construcción (75.7%) y transportes y comunicaciones (80.5%); esto implica que de cada diez peruanos siete trabajan en la informalidad. Al 2050 nuestro país continuará con niveles de informalidad alrededor del 30%, manteniéndose como uno de los países con mayor crecimiento del empleo informal.

Así también, la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico - OCDE, realizó un *Estudio Multidimensional del Perú*, luego del análisis de las principales limitantes del Perú para alcanzar mayor bienestar y un desarrollo más inclusivo y sustentable realizado en el Volumen 1 (OCDE, 2015), elaboró recomendaciones en el Volumen 2 (OCDE, 2016), señalando que, el empleo informal sigue siendo elevado y afecta a más del 70% del total de trabajadores; ante ello, un objetivo político primordial debería ser la disminución de la informalidad laboral, siendo necesario diseñar Políticas para promover la formalización y tratar de disminuir los altos niveles de informalidad laboral.

Así mismo, de acuerdo al Instituto Nacional de Estadística e Informática (2019) al 2018, el Sector Informal se conformaba por más de 7 millones de Unidades Productivas (UP); tomando en cuenta la Población Económicamente Activa Ocupada, de cada cuatro trabajadores, tres trabajaban en un empleo informal; las actividades con mayor empleo informal eran: la Construcción (76%), Transporte y Comunicaciones (78%) y Restaurantes y Alojamiento (79%); la incidencia del empleo informal por departamentos muestra que La Libertad tuvo un 72.5%; y, de las UP informales el 35% trabajan en vehículos de transporte.

Por otra parte, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (2020), puso énfasis en el problema del Transporte Urbano mencionando diversas

causas y efectos que caracterizan la problemática del sector, siendo una de las causas principales la incoherencia entre Políticas de Desarrollo Urbano y Políticas de Transporte, observado generalmente en los gobiernos locales (municipalidades); complementándose con una inadecuada gestión del transporte urbano, lo que refleja una debilidad institucional, insuficiente articulación inter institucional y una incapacidad de planificación y fiscalización.

Desde mi punto de vista, de la realidad peruana y sus proyecciones a futuro se aprecia que, este fenómeno seguirá en aumento si es que no se aplican Políticas Multisectoriales direccionadas a combatir la Informalidad; y en lo concerniente a esta investigación la actividad del transporte refleja porcentajes alarmantes de informalidad, las cuales deben ser enfrentadas con adecuada normatividad y regulación en los tres niveles de gobierno.

Este problema también ocurre a nivel **Provincial**, sin embargo, el transporte público se desarrolla bajo distintas modalidades, a través microbuses, camionetas rurales, taxis y colectivos; en estos servicios también existe informalidad, pero es regulado por la Entidad Municipal Provincial, teniendo una problemática distinta del Servicio de Mototaxis.

En el **Distrito de Huanchaco**, el Servicio de Mototaxis se inició formalmente en el año 2015 con la aprobación de la Ordenanza de Transporte Público N° 016-2015-MDH; sin embargo, el nivel de formalización de vehículos menores ha venido disminuyendo, lo que implicó la aparición de un gran número de Mototaxis informales, la cual se lleva a cabo con mayor proporción en el Balneario de Huanchaco y en el Centro Poblado El Milagro, principalmente en los alrededores de los mercados de abastos; estas unidades utilizan espacios públicos como paraderos informales sin respetar las normas de tránsito ni del transporte público.

Por otro lado, existen Asociaciones o Empresas de Mototaxis formales autorizados por la entidad edil competente de la jurisdicción, para la zona del Balneario de Huanchaco es la MDH y en la zona del Centro Poblado El Milagro es la Municipalidad de dicho Centro Poblado menor; ambas entidades ediles cuentan con reglamentación del transporte público dentro

de sus jurisdicciones, lo que hace más complicada la Gestión del Transporte Público para la MDH.

Sin embargo, como medida de fiscalización la MDH ha realizado operativos de control, en ambas zonas, pero estas han resultado poco satisfactorias para promover la formalización de los Mototaxistas informales, ocurriendo que, prefieren pagar las multas impuestas por las infracciones al transporte, que buscar la manera de formalizarse ante la autoridad municipal competente.

Las causas o motivos de esta situación se presentaron debido a múltiples factores sociales, económicos, normativos, entre otros; así mismo, se analizaron las consecuencias o efectos de continuar con este problema, las cuales conllevaron a un efecto principal que es la Baja Calidad de Vida de los Usuarios del Servicio de Mototaxis; utilizándose para este análisis el Árbol de Problema, Causas y Efectos (ver Anexo 9).

Por consiguiente, a pesar de existir una Ordenanza de Transporte Público a nivel distrital, persistió el problema de la informalidad en el Servicio de Mototaxis; esto conllevó analizar si la Ordenanza de Transporte Público favorece o no en la formalización de las Mototaxis informales; por lo que, se formuló el subsecuente problema de investigación: **¿De qué manera la Ordenanza de Transporte Público influye en el incremento de la Informalidad del Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco de la ciudad de Trujillo en el año 2021?**

Con la presente investigación se beneficiaron los tres actores del Servicio de Mototaxis: siendo el beneficio para el Usuario obtener una Alta Calidad del Servicio de Mototaxis durante su viaje; la utilidad para el Mototaxista fue trabajar dentro de la formalidad con los beneficios que ello conlleva; y para la Entidad Municipal fue lograr mejores resultados en su Gestión del Transporte Público.

La investigación tuvo su justificación de estudio por su valor **teórico**, porque involucró un análisis teórico-normativo de las Políticas nacionales y locales, referentes al Servicio de Mototaxis; luego del análisis, los resultados

contribuyeron con el marco teórico relacionado al problema de la informalidad.

Así mismo, la investigación se justificó por su implicancia **práctica**, relacionado con la promoción de la formalización en el Servicio de Mototaxis, cuyo resultado conllevó a comprender que se necesitaron modificaciones en la reglamentación, más práctica y simplificada, que benefició a los Mototaxistas informales en su transición a la formalidad.

Igualmente, la relevancia **social** del presente estudio fue porque permitió analizar los factores sociales (causas) que impiden la formalización de los Mototaxis informales, solo así se pudo examinar posibles alternativas de solución a este fenómeno social y mitigar las consecuencias que trae consigo en la sociedad.

De igual manera, la utilidad **metodológica** de la investigación, fue que permitió originar nuevos instrumentos para la recopilación de información de la realidad y del contexto estudiado, y además estos instrumentos pueden ser tomados en cuenta por otros investigadores en futuros estudios en relación al tema de estudio.

De la misma forma el estudio fue **conveniente** para la entidad municipal porque a partir de los resultados hallados le permitió incluir mejoras en su gestión para disminuir la informalidad en el transporte público.

Respecto a los **objetivos** propuestos en la investigación, se planteó como Objetivo General: Analizar si la Ordenanza de Transporte Público influye en el incremento de la informalidad del Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco en el año 2021. Así mismo, como Objetivos Específicos se plantearon: OE₁- Analizar la coherencia de la Ordenanza de Transporte Público, respecto a la formalización, con las Normas Nacionales del Servicio de Mototaxis y las Políticas Públicas del país. OE₂- Describir los requisitos y condiciones según la Ordenanza de Transporte Público respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis. OE₃- Analizar las deficiencias de la Ordenanza de Transporte Público respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis. OE₄. Analizar el nivel de informalidad existente en el

Servicio de Mototaxis. OE₅. Analizar los factores que posibilitan el incremento de la informalidad del Servicio de Mototaxis.

II. MARCO TEÓRICO

En el presente trabajo se revisó la literatura con respecto al marco referencial que son los antecedentes y las investigaciones previas de diversos autores, internacionales, nacionales y locales; así como también, se tomó en cuenta el marco conceptual, teorías, marco epistemológico y marco normativo sobre la Informalidad en el Transporte Público y las Políticas Públicas de Transporte.

Con respecto al *Marco Referencial* se tomó en cuenta los siguientes antecedentes:

A nivel **Internacional**, se encontró el trabajo de Castaño et al. (2017), en su Artículo de investigación *Consecuencias Socio-Jurídicas de la prestación informal del Transporte Público en Colombia*. Publicado en la Revista Erasmus Semilleros de Investigación. 2017. Pp. 10-19. Emplearon el Método Mixto, con enfoque analítico-descriptivo; las herramientas e instrumentos utilizados fueron las encuestas, revisión documental y textos especializados. Las principales conclusiones que llegaron fueron: se logró identificar en materia social que, una causa del aumento de la prestación informal del transporte público es el desempleo, y que mediante esta actividad obtienen una fuente principal o única de ingresos, a su vez, se pudo determinar la ausencia de un control efectivo de los municipios, lo que evidencia una clara falta de una Política Pública que enfrente esta problemática. En cuanto a lo jurídico concluyen que, por el solo hecho de ser transportador informal no se infringe algún delito.

Así también, el trabajo de Reyes (2019), en su Artículo de investigación *Usuarios del Transporte Informal: fuente de aprendizaje para el Servicio Complementario del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP- de Bogotá*. Desarrollado en la Universidad de los Andes. Bogotá. Colombia. Realizó una investigación exploratoria, con enfoque Cualitativo, utilizando la técnica de grupos focales. Llegó a la conclusión que: para un sector poblacional, por motivos personales o laborales, no es posible o no están dispuestos a emplear el SITP, prefiriendo utilizar el transporte informal entre las opciones de transporte existentes. Por lo tanto, esto debe tomarse

como una oportunidad de formalización, para atender las necesidades de las personas que prefieren el transporte informal en lugar del SITP.

Siguiendo en el ámbito internacional, se tomó en cuenta el trabajo de Espín y Gonzáles (2019), en su Artículo de investigación *La Política Pública de Transporte de viajeros: el caso de la Entidad Pública de Transporte - EPT de la Región de Murcia*. España. Publicado en la Revista Nueva Época N° 22. Pp. 120 – 139. Realizaron un estudio Cualitativo, con diseño de estudio de caso, utilizaron entrevistas en profundidad semiestructuradas, la observación y el análisis documental. Los resultados obtenidos, respecto a las deficiencias que desencadenaron en la desaparición de la EPT, y por ende la falla en la implementación de la Política de Transporte, fueron: que las organizaciones sindicales no participaron en el proceso de creación, y que no se realizó un estudio previo de los problemas vinculados al transporte. Concluyeron con dos mensajes: 1) las normas por si mismas no garantizan el logro en el establecimiento de las Políticas Públicas, y 2) que las Administraciones Públicas no deben ser ajenas a su entorno; siendo necesaria la acción conjunta de diversos actores y distintas organizaciones en la creación de Políticas Públicas de Transporte, y no debe ser responsabilidad de una única entidad.

De la misma forma, del trabajo realizado por Contijoch et al. (2021), en su Artículo de investigación *Informalidad y Estado en dos sistemas de movilidad urbana en la Baja Casamance, Senegal*. Publicado en la Revista de Antropología Iberoamericana. Vol. 16, Número 2, Pp. 397-418. Barcelona. España. Realizó una investigación con enfoque Cualitativo, de diseño Etnográfico, utilizó la observación directa en campo, así como también entrevistas semiestructuradas a profundidad. Sus resultados fueron que, se detectó una continua interacción y sinergia entre los conductores formales e informales dentro de un mismo ámbito del transporte urbano; así mismo, se observó una gobernanza mixta de colaboración-contraposición entre las autoridades locales y formas de organización informales. Concluyeron que, es la inacción o desinterés del Estado lo que hace posible la actuación y el mantenimiento del transporte informal en determinados sectores

económicos, de los cuales muchas veces se benefician las autoridades locales.

Además, en el trabajo de Villar-Uribe (2021), en su Artículo Científico *Modernización del Transporte Público en la periferia urbana: ¿el fin del Transporte Informal? Caso de estudio: Sistema de Cable Aéreo Transmicable - ST en la localidad de Ciudad Bolívar, Bogotá – Colombia*. Publicado en la Revista Brasileira de Gestión Urbana. Brasil. Desarrolló una investigación de tipo Mixta, con diseño de estudio de caso, utilizó encuestas, revisión documental y observación. Obtuvo como resultado que, la implementación del ST no tuvo mayor afectación en el transporte informal, en cambio, surgió una ruta informal adicional entre el ST y la zona rural de la ciudad. Concluyó que, se debe diseñar nuevos enfoques en la regulación del transporte urbano con instrumentos que complementen la gestión institucional, teniendo en cuenta la intervención de actores relacionados con el transporte informal.

A nivel **Nacional**, se ha encontrado la investigación de Pasco (2017), en su Tesis *La Informalidad en la prestación de Servicios Turísticos y la Demanda Turística en Huaraz - Ancash, 2016*. Desarrollado en la Universidad César Vallejo. Lima. Tesis para optar el grado académico de Maestro en Gestión Pública. Aplicó el método hipotético – deductivo, con enfoque Cuantitativo, tipo de investigación descriptivo - correlacional, Básica, diseño no experimental, de corte transversal, la técnica utilizada fue la encuesta, y empleó como instrumento el cuestionario. Obtuvo como resultado que, existe una relación significativa e inversa entre la informalidad en la prestación de servicios turísticos y la demanda turística, esto significa que, de existir menor informalidad habría mayor demanda turística. Sugiriendo el autor que, los entes responsables del desarrollo turístico realicen acciones correctivas necesarias para fomentar la formalización en este sector, y para ello se debe simplificar los trámites burocráticos, fortalecer el control y otorgar incentivos y beneficios a quienes elijan por la formalización.

Así mismo, Rupay (2018), en la Tesis *Luchando contra la Informalidad en el Transporte Terrestre de Personas: el caso de coordinación de la Sede Desconcentrada Junín de la Superintendencia de Transporte Terrestre, Carga y Mercancías - SUTRAN*. Desarrollado en la Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima. Tesis para optar el título profesional de Licenciada en Ciencia Política y Gobierno. Realizó una investigación con enfoque Cualitativo, de diseño estudio de caso, utilizó entrevistas semiestructuradas. Concluyendo que, lo que contribuyó a tener mayor efectividad en las acciones de fiscalización de la Sede Desconcentrada de Junín fue la “buena coordinación” con otras instituciones que también cumplen la misma función de fiscalización en el transporte terrestre. Se comprendió que la informalidad es una problemática multiinstitucional, en la que se requiere la intervención de todas las instituciones competentes, permitiéndole a cada una lograr mejores resultados en sus respectivas jurisdicciones.

De igual manera, Cotrina y Peregrino (2018), en su Tesis *Factores que determinan la Informalidad Empresarial en el Sector Transporte del área urbana del Distrito de Cajamarca, para el año 2017*. Desarrollado en la Universidad Privada Antonio Guillermo Urrelo. Cajamarca. Tesis para optar el Título Profesional de Licenciado en Contabilidad y Finanzas. Realizó un estudio de tipo Mixto con tendencia a lo Cualitativo, descriptivo, de diseño no experimental, de corte transversal, empleó entrevistas, encuestas y fichas bibliográficas. Concluyó que: el principal factor es el económico, debido a los gastos que implica formalizarse, así como los compromisos tributarios; e incluso el incumpliendo a las normas, como factor jurídico, generan gastos en multas; además, se ha creado en los empresarios la cultura de la informalidad bajo la cual se evita el pago de impuestos, y por último consideran a la burocracia del Estado como barrera para formalizarse, debido al excesivo tiempo que demoran las gestiones administrativas de formalización, ocasionando el desinterés de los empresarios por la pérdida de tiempo y de dinero.

De la misma forma, Custodio (2020), en su Tesis *Gestión Municipal del Servicio de Transporte menor en los distritos de Pachacamac y Comas en el 2020*. Trabajo desarrollado en la Universidad César Vallejo. Lima. Tesis para optar el grado académico de Maestro en Gestión Pública. Investigación de tipo Básica, con enfoque Cuantitativo, diseño no experimental, descriptivo – comparativo, de corte transversal, las técnicas utilizadas fueron la encuesta y la observación, como instrumento empleó cuestionarios. En la discusión de los resultados señaló que: no existe diferencia en la planificación, el control es moderado en ambos distritos, existe similitud en la gestión administrativa, y prevalecen intereses en la evaluación. Lo que concluyó fue que, en ambos distritos el transporte menor adolece de una articulación entre la normatividad, gestión y control de este servicio; además las normas de transporte a nivel nacional carecen de un ordenamiento jurídico actualizado que permita un mejor control y fiscalización del transporte menor en los distritos.

En el ámbito **Local** se han realizado pocas investigaciones sobre el tema de estudio, sin embargo, se encontró la investigación de Burgos (2019), en su Tesis *Fortalecimiento del proceso de Fiscalización del Transporte Público Especial Motorizado en el Distrito de Santiago de Cao en el año 2017*. Desarrollado en la Universidad César Vallejo. Trujillo. Tesis para optar el título profesional de Abogado. Desarrolló una investigación de tipo Mixta orientado a lo Cualitativo, con diseño Fenomenológico, utilizó entrevistas, encuestas y análisis documental. Concluyó que, para disminuir la informalidad es necesario reforzar el proceso de fiscalización, además, se debe establecer lineamientos que reduzcan las deficiencias en la fiscalización, se observó un desinterés de las autoridades, sumado a ello, los inspectores de transporte no están capacitados y no cuentan con el apoyo logístico para realizar su trabajo de fiscalización, por lo que es imprescindible la creación de una Ordenanza Municipal que regule mejor y complemente los procedimientos de fiscalización.

En relación al *Marco Conceptual* se consideró las siguientes definiciones:

El INEI (2018) en su publicación *Producción y Empleo Informal en el Perú*, mencionó los conceptos propuestos por la OIT sobre la informalidad, la cual define al Sector Informal como “un conjunto de unidades dedicadas a la producción de bienes o la prestación de servicios con la finalidad primordial de crear empleos y generar ingresos para las personas que participan en esa actividad”; mientras que, el Empleo Informal abarca “el número total de empleos informales, ya sea ocupen estos en empresas del sector formal, en empresas del sector informal o en hogares, durante un periodo de referencia determinado”

Así mismo, el CEPLAN (2016) en su investigación *Economía Informal en Perú: situación actual y perspectivas*, consideró como definiciones técnicas relacionadas a la Informalidad, a los conceptos establecidos por la OIT y el INEI, de la siguiente manera: la Economía Informal, es el “conjunto de actividades económicas desarrolladas por los trabajadores y las unidades productivas que no cumplen con las regulaciones previstas por el Estado para el ejercicio de sus actividades”, la cual comprende al Sector Informal y el Empleo Informal; el Sector Informal, está compuesto por las “unidades productivas no constituidas en sociedad, que no están registradas en la administración tributaria”; y el Empleo Informal, son “aquellos empleos que no cuentan con los beneficios estipulados por ley, como el acceso a la seguridad social pagada por el empleador, vacaciones pagadas, licencia por enfermedad, etc.”

En lo referido a la definición conceptual de Políticas Públicas existen diversos autores que la definen, sin embargo, se puede considerar la definición de Peters citado en (Pallares, 1988), para quien las Políticas Públicas son el “conjunto de actividades de las instituciones de gobierno, actuando directamente o a través de agentes, y que van dirigidos a tener una influencia determinada sobre la vida de los ciudadanos”; adicionando que, para que una Política sea Pública esta debe ser originada dentro de las instituciones gubernamentales, siguiendo un marco de procedimientos y que implica la interrelación de varios actores y organizaciones sociales.

Así mismo, para Velásquez (2009) la definición de Política Pública es “un proceso integrador de decisiones, acciones, inacciones, acuerdos e instrumentos, adelantado por autoridades públicas con la participación eventual de los particulares, y encaminado a solucionar o prevenir una situación definida como problemática”.

También, Tamayo et al. (1997) expuso una definición de Política Pública como “el conjunto de objetivos, decisiones y acciones que lleva a cabo un gobierno para solucionar los problemas que en un momento determinado los ciudadanos y el propio gobierno consideran prioritarios”.

Referente a las *Teorías* se tuvo en consideración las siguientes:

Con respecto a los enfoques teóricos sobre la Informalidad, existen diversos aportes, dentro de ellos se distinguen tres perspectivas (Contreras, 2019):

La Perspectiva Estructuralista, la cual nace a mediados de los años setenta con los estudios realizados por la OIT respecto a la dinámica del Sector Informal, la cual se origina a partir de la oferta ilimitada de mano de obra en una época de modernización capitalista; este enfoque se basa en el pensamiento dualista del mercado de trabajo, por un lado el sector formal moderno y por el otro lado un sector secundario inferior, el informal; bajo esta perspectiva la informalidad se genera a partir del incremento de la mano de obra en el mercado de trabajo, el cual no es capaz de captar el sector formal moderno perteneciente a una economía capitalista.

La Perspectiva Neo Marxista, desarrollada por Alejandro Portes, es una perspectiva enmarcada dentro del Marxismo, la cual formula que el sistema capitalista es el promotor de la existencia de mano de obra excedente, con la finalidad de abaratar costes de producción y favorecer la acumulación; de este modo se constituye el Sector Informal, con el exceso de mano de obra, como una forma ilegal de trabajo en el sistema capitalista; generando de este modo pequeñas empresas con trabajadores fuera de la legalidad laboral.

El Enfoque Neoclásico, esta perspectiva refiere que el Sector Informal es producto de las políticas intervencionistas del Estado; se basa en que la excesiva regulación impuesta a las empresas genera que muchas trabajen al margen de la legalidad, generando de este modo el sector informal; el principal autor de este enfoque es Hernando De Soto, economista peruano, quien realizó estudios sobre el sector informal en los años ochenta en el Perú, señalando que las barreras burocráticas del Estado dificultan el desarrollo normal del mercado, generando la aparición de la informalidad.

Referente a los enfoques teóricos sobre las Políticas Públicas, existen diversos enfoques; sin embargo, se mencionan los más importantes marcos teóricos (Jaime et al., 2013):

El Enfoque Institucional, desarrollado por Kiser y Ostrom, entre otros; este enfoque sostiene que, las instituciones se encargan de establecer diversos entornos considerados como “reglas de juego”, los cuales influyen sobre los “actores racionales” (individuos) dentro de una “arena de acción”, es decir, un espacio social donde estos individuos interactúan.

El Enfoque de Redes Políticas, desarrollado por Kenis y Schneider, entre otros; según este enfoque la Administración no es el actor predominante en la elaboración de Políticas Públicas, las cuales emergen de un extenso abanico (redes) de posibles patrones de interacción entre diversos actores, constituyéndose en una nueva forma de gobernanza a través de una relación horizontal y descentralizada.

La Teoría de la Construcción Social, desarrollado por Ingram, Schneider y De León, entre otros; esta teoría señala que, en el desarrollo de Políticas Públicas la realidad y los problemas no existen, estos son producto de construcciones sociales a partir de las interpretaciones dentro de las poblaciones objetivo; “los problemas se consideran interpretaciones de condiciones que han sido subjetivamente definidos como problemáticos y que, como tales, demandan algún tipo de acción paliativa”.

Con relación al *Marco Epistemológico* se consideró las siguientes perspectivas:

En la presente investigación, con enfoque Cualitativo, se asumió la postura epistemológica de la *Hermenéutica Interpretativa*, la cual según Arráez et al. (2006), se entiende como una actividad de reflexión, y en su sentido etimológico, como una actividad interpretativa, considerándose entonces a la *Hermenéutica Interpretativa* como una teoría general de interpretación, con la cual, para lograr la comprensión de un texto, el lector tiene que tener una actitud receptiva, que incluya además la incorporación de sus propias ideas, opiniones y prejuicios previos.

Así mismo, bajo el enfoque Cualitativo, se asumió la *Teoría del Constructivismo*, la cual se fundamenta en que, a partir de las diferentes percepciones o puntos de vista de la sociedad, tanto individuales como colectivas, se construyen múltiples realidades de una misma situación (McMillan & Schumacher, 2005).

Respecto al marco epistemológico sobre las Políticas Públicas, Parson (2007), en su obra *Políticas Públicas. Una introducción a la teoría y la práctica del análisis de Políticas Públicas - PP*, hace mención a los marcos filosóficos sobre las PP, filósofos como Maquiavelo (1469-1527) y Francis Bacon (1561-1626). Para Maquiavelo las PP eran la actividad de mantener el poder, para Bacon eran la actividad de mantener el equilibrio y la autoridad. Para Maquiavelo las PP eran estrategias para el logro de las metas, según este filósofo, la política seguida era irrelevante, lo que importaba al final era el objetivo por el cual fueron diseñadas las PP. Para Bacon, las buenas PP consistían en darse cuenta de que el ejercicio del poder exigía la habilidad de mantener la autoridad y la legitimidad al impulsar el apoyo y el acuerdo. Maquiavelo fue el filósofo de las PP como astucia y engaño. Bacon fue el filósofo de las PP como el uso del conocimiento para cumplir los objetivos de la gobernanza, de ahí su máxima de Bacon “el conocimiento es poder”.

Con respecto al *Marco Normativo* se tomó en cuenta las siguientes normas legales:

En el ordenamiento legal del Perú, la Norma Nacional del Sector Transporte que abarca el Transporte y el Tránsito Terrestre es la Ley N° 27181 (Congreso de la República, 1999b) Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, promulgada el 07 de octubre de 1999, la cual define al Transporte Terrestre como “el desplazamiento en vías terrestres de personas y mercancías”; mientras que la definición de Tránsito Terrestre es “el conjunto de desplazamientos de personas y vehículos en las vías terrestres”; así mismo, la Ley define al Servicio de Transporte de Personas como el Servicio Público mediante el cual se atiende los requerimientos de traslado de los usuarios de transporte, cumpliendo condiciones de seguridad, cuidado del medio ambiente, salud y calidad, utilizando el Sistema Nacional del Transporte Terrestre.

Con respecto al Transporte Terrestre la norma que rige esta actividad es el Reglamento Nacional de Administración del Transporte (en lo sucesivo RNAT) (MTC, 2009), aprobado mediante Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, de fecha 22 de abril del 2009, la cual comprende las disposiciones generales de las distintas modalidades del Servicio de Transporte Terrestre, tanto de personas como de mercancías; y referente al Tránsito Terrestre la norma que rige esta actividad es el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, de fecha 22 de abril del 2009, la cual establece las normas que rigen a los conductores de vehículos y a peatones, respecto al uso de las vías públicas.

El RNAT especifica que, el Servicio de Transporte Terrestre es una actividad económica prestada por personas jurídicas o naturales correctamente autorizadas, con la finalidad de satisfacer los requerimientos de desplazamiento de personas o mercancías por vía terrestre, la clasificación de este servicio se detalla en el Anexo 10.

En dicha clasificación se indica la modalidad del Servicio de Transporte Público Especial de Personas, el cual se presta sin continuidad, obligatoriedad, uniformidad, generalidad y regularidad; sin embargo, en el

alcance del RNAT no contempla el Servicio de Transporte Ferroviario ni el Servicio de Transporte Especial de Personas en Vehículos Menores Motorizados o No Motorizados (Mototaxis), los cuales tienen sus propias leyes y reglamentos.

Siendo materia de estudio en la presente investigación el Servicio de Mototaxis, el cual se rige por la Ley N° 27189 (Congreso de la República, 1999a) Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores, promulgada el 25 de octubre de 1999, y por el Reglamento Nacional de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores Motorizados o No Motorizados (MTC, 2010), aprobado mediante Decreto Supremo N° 055-2010-MTC, de fecha 02 de diciembre del 2010.

A nivel del Distrito de Huanchaco, el Servicio de Mototaxis es regulado por el Reglamento del Servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores en el Distrito de Huanchaco (Municipalidad Distrital de Huanchaco, 2015), aprobado mediante Ordenanza Municipal N° 016-2015-MDH, ordenanza que sigue vigente a la fecha, la cual es materia del presente estudio y análisis.

Con respecto al marco normativo de las Políticas Públicas, se considera en la presente investigación, el Marco Supra Nacional y el Marco Nacional, relacionadas al Transporte y al Empleo Informal.

En relación al *Marco Supra Nacional* se tomó en cuenta la siguiente normatividad:

Las Naciones Unidas (2018), en su publicación *La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible: una oportunidad para América Latina y El Caribe*, propuso la implementación de 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en los países de América Latina y El Caribe; siendo esta agenda un instrumento para la planificación y seguimiento en los países en vía de desarrollo.

El Programa País perteneciente a la Organización para la Cooperación Económica y el Desarrollo - OCDE, es un instrumento de interrelación mediante el cual se analiza y propone mejoras en las Políticas

Públicas, con la finalidad de ser admitido como miembro de esta organización (Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, 2015). Bajo este Programa el Perú busca alcanzar niveles similares a los estándares de los países miembros de la OCDE, a través de reformas políticas en diversas materias; el aspecto más relevante del Programa País es el análisis de las Políticas Públicas, y para ello, mediante el Estudio respecto a la Gobernanza Pública del Perú (OCDE, 2016) se realizó un análisis de todas las políticas y programas existentes en la Administración Pública; haciendo recomendaciones en diversos aspectos de la Gobernanza Pública, en las cuales se debe perfeccionar las competencias del Estado en cuanto al diseño y entrega de Servicios y Políticas a la ciudadanía.

Con respecto al *Marco Nacional* se consideró la siguiente normatividad:

En el 2002 se instaló el Foro de Gobernabilidad, que fue un proceso de diálogo entre diversas fuerzas políticas, organizaciones de la sociedad civil y el sector empresarial, con la finalidad de desarrollar Políticas de Estado que permitieran fortalecer la democracia, afirmar la identidad nacional y delinear una visión concertada del país a futuro; firmándose así el Acuerdo Nacional. Inicialmente fueron 29 Políticas de Estado, pero actualmente se han agregado siete políticas más, siendo en total 35 Políticas de Estado del Acuerdo Nacional, la cuales se enmarcan dentro de cuatro Objetivos Nacionales: i) Democracia y Estado de Derecho (9 políticas); ii) Equidad y Justicia Social (7 políticas); iii) Competitividad del país (7 políticas); y iv) Estado Eficiente, Transparente y Descentralizado (12 políticas) (Foro de Gobernabilidad, 2017).

La actual Política General de Gobierno para el periodo 2021 – 2026 (Consejo de Ministros, 2021), aprobado mediante Decreto Supremo N° 164-2021-PCM de fecha 16 de octubre del 2021, estableció 10 Ejes, cada uno con lineamientos y líneas de intervención.

El Plan Estratégico de Desarrollo Nacional, denominado Plan Bicentenario: El Perú hacia el 2021 (Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, 2011), desarrollado en el 2011 con visión al 2021, aprobado mediante Decreto Supremo N° 054-2011-PCM, definió 6 Ejes Estratégicos:

i) Derechos fundamentales y dignidad de las personas; ii) Oportunidades y Acceso a los servicios; iii) Estado y Gobernabilidad; iv) Economía, Competitividad y Empleo; v) Desarrollo Regional e Infraestructura; y vi) Recursos naturales y ambiente; estos Ejes corresponden a 6 Objetivos Nacionales.

En la Región La Libertad, el Plan de Desarrollo Regional Concertado (PDRC): 2016 – 2021 (Gobierno Regional La Libertad, 2016), aprobado mediante Ordenanza Regional N° 034-2016-GRLL/CR de fecha 30 de diciembre del 2016, estableció 9 Objetivos Estratégicos Regionales (OER); estos están alineados a los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, al Plan Bicentenario y a otros planes estratégicos sectoriales.

En la provincia de Trujillo, el Plan de Desarrollo Local Concertado de la Provincia de Trujillo 2017 – 2030 (Municipalidad Provincial de Trujillo, 2016), aprobado mediante Resolución de Alcaldía N° 257-2016-MPT de fecha 24 de febrero del 2016, estableció 9 Objetivos Estratégicos, los cuales se elaboraron en articulación con el Plan de Desarrollo Regional Concertado y el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación.

En el presente estudio se realizó una investigación de tipo Básica, con la intención de conocer y explicar un fenómeno social (la informalidad en el Servicio de Mototaxis), a partir de las teorías y principios básicos sobre este fenómeno; siendo el objetivo de una investigación Básica ampliar el marco teórico respecto a este fenómeno social, sin la finalidad de resolver problemas sociales (McMillan & Schumacher, 2005); es por ello que, en esta investigación se buscó ampliar el conocimiento sobre la informalidad del Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco.

En la presente investigación se siguió el enfoque Cualitativo, mediante el cual se trató de comprender un fenómeno social (la informalidad en el Servicio de Mototaxis) desde la perspectiva o puntos de vista de los participantes, con la finalidad de indagar la manera en que ellos perciben y experimentan este fenómeno social (Hernández et al., 2014).

El diseño de investigación empleado en el presente estudio fue el Diseño Fenomenológico, mediante el cual examina, entiende y explica las vivencias de las personas referentes a un fenómeno, a partir de ello descubrir los componentes comunes de tales vivencias (Hernández et al., 2014), el fenómeno social en este estudio es la informalidad del Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco.

3.2. Categorías, subcategorías y matriz de categorización.

Categoría 1: Ordenanza de Transporte Público (Políticas Públicas)

Definición Conceptual: las Políticas Públicas son “el conjunto de actividades de las instituciones de gobierno, actuando directamente o a través de agentes, y que van dirigidas a tener influencia determinada sobre la vida de los ciudadanos” (Peters citado en Pallares, 1988).

Definición Operacional: se recogió los puntos de vista y las opiniones de los participantes, principalmente de funcionarios/servidores

de la Municipalidad Distrital de Huanchaco y de expertos/especialistas en materia de transporte público, a través de entrevistas semiestructuradas conformadas por 9 preguntas relacionadas a esta categoría.

Subcategorías apriorísticas: Coherencia de la Ordenanza de Transporte Público con las Políticas Públicas, Requisitos y Condiciones para la formalización del Servicio de Mototaxis, Deficiencias de la Ordenanza de Transporte.

Categoría 2: Informalidad del Servicio de Mototaxis.

Definición Conceptual: la Economía Informal es “el conjunto de actividades económicas desarrolladas por los trabajadores y las unidades productivas que no cumplen con las regulaciones previstas por el Estado para el ejercicio de sus actividades” (Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, 2016).

Definición Operacional: se recogió las expresiones y manifestaciones de los participantes, principalmente de operadores de transporte, a través de entrevistas semiestructuradas conformadas por 6 preguntas relacionadas a esta categoría.

Subcategorías apriorísticas: Nivel de informalidad del Servicio de Mototaxis, Factores que posibilitan la informalidad del Servicio de Mototaxis.

La matriz de categorización se describe en el Anexo 1.

3.3. Escenario de estudio.

La presente investigación se efectuó en el Distrito de Huanchaco, principalmente en dos sectores poblacionales, en el Balneario de Huanchaco y en el Centro Poblado El Milagro, contextos donde se presentan con mayor incidencia la prestación del Servicio de Mototaxis de manera informal.

En cuanto a los vehículos informales se observó que, en su mayoría son conducidos por personas menores de 30 años, algunos

menores de edad, residentes de los sectores poblacionales donde operan, del Nivel Socio Económico E (clasificación según el Informe de Niveles Socio Económicos en el Perú realizado por IPSOS en el 2019), siendo en su mayoría de nacionalidad peruana, con la presencia de pocos extranjeros que manejan estos vehículos.

En suma, el escenario de estudio corresponde a los sectores del Balneario de Huanchaco y el Centro Poblado El Milagro, ambos dentro del Distrito de Huanchaco, dirigido a los operadores de transporte que prestan el Servicio de Mototaxis de manera informal.

3.4. Participantes.

En la investigación se consideró como participantes a dos funcionarios o servidores públicos de la Municipalidad Distrital de Huanchaco, encargados del transporte público; dos expertos o especialistas en materia de Transporte Público pertenecientes a otras entidades públicas; y seis operadores de transporte, entre formales e informales, que prestan el Servicio de Mototaxis en el Balneario de Huanchaco y en el Centro Poblado El Milagro.

3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.

La técnica utilizada en la investigación fue la Entrevista, se realizaron reuniones a través de citas con los participantes, en las cuales se mantuvo una conversación espontánea, donde se logró intercambiar información y una comunicación fluida con la finalidad de obtener los puntos de vista y las opiniones de los entrevistados sobre el asunto de estudio; así también, se recurrió a la Observación y el análisis documental de la bibliografía relacionada al tema de interés.

Se empleó como instrumento la Guía de Entrevista semiestructurada, con la cual se hicieron preguntas pre definidas, pero también se introdujeron preguntas adicionales para precisar algunos aspectos y obtener mayor información de las entrevistados; la Guía de Entrevista estuvo conformada por 15 preguntas sobre las categorías en

estudio. Se complementó la entrevista con el uso de grabaciones durante su desarrollo.

3.6. Procedimiento.

El procedimiento seguido en la investigación fue según el enfoque Cualitativo, aplicándose el proceso inductivo, recalcando que el proceso no fue lineal, sino en constante indagación sobre el problema de investigación, de tal forma que la tarea de recolectar y analizar datos fue permanente; en ese aspecto, la recolección de información mediante las entrevistas a los participantes se llevó a cabo en lugares neutrales, en ambientes sin distractores ni interrupciones para que la información sea la más explícita y refleje el real punto de vista del entrevistado.

3.7. Rigor científico.

El rigor científico aplicado en la investigación se demuestra mediante el diseño de los instrumentos empleados, las guías de entrevistas, las cuales se elaboraron considerando la relación de los constructos, es decir, las construcciones teóricas para comprender el problema de investigación, con el marco referencial, marco conceptual, teorías, marco epistemológico y marco normativo de las categorías de estudio.

3.8. Método de análisis de datos.

El método de análisis empleado para el procesamiento de datos fue la Codificación, que permitió tener una descripción más completa de los datos, resumiendo y analizando la información más relevante relacionada al estudio; también se utilizó la técnica de Agrupamiento de los códigos para obtener categorías emergentes, anotando para ello los temas vinculados al problema de investigación, luego se seleccionó los temas más comunes, los más distintivos y los menos mencionados.

3.9. Aspectos éticos.

A lo largo de la investigación se en consideración los aspectos éticos con relación a la originalidad del estudio, respetando las autorías de otras investigaciones a nivel internacional y nacional; así mismo, se

mantuvo el carácter confidencial de los puntos de vista y las opiniones de los participantes, respetando de esta manera lo indicado al momento de las entrevistas.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En este estudio, de enfoque Cualitativo, se propuso como Objetivo General Analizar si la Ordenanza de Transporte Público influye en el incremento de la informalidad del Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco en el año 2021, y para lograrlo se propusieron cinco Objetivos Específicos, sobre los cuales se elaboraron guías de entrevista semiestructuradas dirigidas a seis operadores de transporte del Servicio de Mototaxis, a dos funcionarios/servidores de la Municipalidad Distrital de Huanchaco encargados de la gestión del transporte público, y a dos especialistas/expertos en materia de transporte público pertenecientes a otra entidad pública de la provincia de Trujillo; todos ellos expresaron sus puntos de vista y opiniones respecto a las preguntas planteadas en los cinco objetivos específicos, con ello se consiguieron cinco resultados específicos, a partir de los cuales se obtuvo un resultado general de la investigación, y con este, cumplir con el objetivo general propuesto, por consiguiente responder a la pregunta de investigación formulada al inicio del estudio.

Así, el resultado general de la investigación realizada fue que, para la mayoría de participantes, la Ordenanza de Transporte Público (OTP) del Distrito de Huanchaco, respecto a la formalización, **si tiene coherencia** con las Normas Nacionales del Servicio de Mototaxis (SM) y las Políticas Públicas (PP) del país, brindando facilidades para la formalización de esta actividad económica; así mismo, para todos los entrevistados los **requisitos y condiciones** para la formalización son adecuados, simples, básicos, mínimos, prácticos y accesibles, los cuales favorecen a los Mototaxistas para su formalización; sin embargo, para la mayoría de ellos **existen deficiencias** en la OTP, siendo los costos de formalización y el tiempo de trámite, los mismos que se pueden solucionar mediante la modificación, actualización y adecuación de la OTP; por otra parte, hubo desacuerdo en cuanto al **nivel de informalidad** presente en el SM, para la mitad de entrevistados el nivel de informalidad es medio o moderado, y para la otra mitad el nivel de informalidad es elevado; finalmente, para la mayoría de los participantes son los **factores económico y social** los que posibilitan el incremento de la

informalidad en el SM, y para reducirla la mayoría de entrevistados opinaron que no es necesario otra norma complementaria, pero se debe modificar, actualizar y adecuar la actual OTP para dar facilidades al Mototaxista.

Los resultados hallados están en relación con la **Agenda 2030 y los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible** - ODS (Naciones Unidas, 2018), la cual señala en el Objetivo 8 “Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible para todos”, debiendo los países fomentar Políticas encaminadas al progreso de las actividades productivas, y fomentar la formalización de las micro, pequeñas y medianas empresas. Los resultados de este estudio se vinculan a este ODS puesto que la OTP si favorece en la formalización de las actividades del transporte menor.

De la misma manera, los resultados están en concordancia con las **Políticas de Estado** del Acuerdo Nacional (Foro de Gobernabilidad, 2017), el cual establece en la Política 18 “Búsqueda de la competitividad, productividad y formalización de la actividad económica”, que el Estado y las organizaciones que conforman el Foro de Gobernabilidad, se comprometen a fomentar y alcanzar la formalización, en todos los niveles de gobierno, de las actividades económicas; de esa manera el Estado debe asegurar una normatividad que procure la formalización y competitividad de las actividades económicas; así mismo, facilitará una simplificación administrativa constante y eficiente; también suprimirá los obstáculos de ingreso y salida del mercado. Los hallazgos de esta investigación son acordes con lo establecido en esta Política de Estado dado que la OTP favorece en la formalización mediante requisitos y condiciones adecuados y simples en el proceso de formalización.

Igualmente, los resultados tienen relación con la **Política General de Gobierno** (PGG) para el periodo 2021 – 2026 (Consejo de Ministros, 2021), la cual establece en el Eje 2 “Reactivación económica y de actividades productivas con desarrollo agrario y rural” que, el Estado debe promover la formalización de pequeñas y medianas empresas a través de concesiones de créditos y otros mecanismos de inclusión para el empleo formal. Los resultados del presente estudio están relacionados con lo establecido en la actual PGG, en lo concerniente a que la OTP si favorece a la formalización.

Además, los hallazgos se asocian con el **Plan Estratégico Desarrollo Nacional** - PEDN, Plan Bicentenario (Centro Nacional de Planeamiento Estratégico, 2011), el cual señala en el Eje Estratégico 4 “Economía, Competitividad y Empleo”, que el Estado debe incentivar la formalización del empleo y reducir los trámites y requisitos para el desarrollo de las micro y pequeñas empresas. Los resultados concuerdan con el PDN toda vez que la OTP cuenta con requisitos adecuados, simples, básicos, mínimos, prácticos y accesibles para la formalización de la actividad del transporte público menor.

De igual forma, los resultados concuerdan con el **Plan de Desarrollo Regional Concertado** de la Región La Libertad (Gobierno Regional La Libertad, 2016), la cual establece en el Eje Estratégico Regional 3 que a nivel regional se debe contar con un marco regulatorio coherente que promueva la inversión privada. Los hallazgos de este estudio se relacionan con el PDRC porque la OTP es coherente con las Normas Nacionales y con las Políticas Públicas del país, a su vez favorece la formalización de las asociaciones o empresas de Mototaxis.

En cambio, los hallazgos no tienen relación con el **Plan de Desarrollo Local Concertado** de la Provincia de Trujillo (Municipalidad Provincial de Trujillo, 2016), debido a que este instrumento de gestión provincial no considera la promoción de la formalización como una acción estratégica relevante, ni tampoco hace énfasis en el marco regulatorio necesario para fortalecer las instituciones públicas a nivel provincial.

Por otra parte, los resultados se relacionan con la **Teoría de la Informalidad** (Contreras, 2019), desarrollada por Hernando de Soto, bajo el Enfoque Neoclásico, en el cual señala que, el sector informal es producto de las barreras burocráticas del Estado. Lo sostenido por el autor tiene que ver con lo hallado en esta investigación en lo que concierne a los costos de formalización, los cuales se pueden considerar como una de las barreras del Estado para la formalización.

También, los hallazgos de este estudio se vinculan con la **Teoría de la Construcción Social** relacionada a las Políticas Públicas (Jaime et al., 2013), la cual se basa en que la realidad y los problemas son producto de construcciones sociales, a partir de las interpretaciones subjetivamente definidas dentro de las poblaciones. Los resultados de este estudio son acordes con esta teoría dado que, cada uno de los entrevistados tuvo una interpretación distinta del problema de la informalidad de acuerdo a su zona de trabajo (referido al nivel de informalidad).

De igual importancia, estos resultados se relacionan con lo que mencionan los siguientes **Autores**, con Castaño et al. (2017), quienes señalan que, se identificó en materia social al desempleo como lo causa del aumento de la prestación informal del transporte público; así también, los resultados se relacionan con lo que menciona Pasco (2017), quien señala que se debe simplificar los trámites burocráticos para fomentar la formalización; de forma similar los hallazgos tienen relación con lo señalado por Cotrina y Peregrino (2018), quienes concluyeron que el principal factor que determina la informalidad en el sector transporte es el factor económico, debido a los gastos que implica formalizarse, sumado a ello, los mismos autores señalan como factor al excesivo tiempo que demoran las gestiones administrativas de formalización. Lo expresado por estos autores mencionados son acordes con lo que en este estudio se halló.

En lo que respecta a los resultados referentes al **Objetivo Especifico 1: Analizar la coherencia de la Ordenanza de Transporte Público (OTP),** respecto a la formalización, con las Normas Nacionales del Servicio de Mototaxis y las Políticas Públicas (PP) del país; se obtuvo que, para siete de ellos, la OTP **si tiene coherencia** con las Normas Nacionales y las PP del país, excepto uno de los entrevistados, quien manifestó que la OTP no tiene coherencia con las PP, debido a que esta no asegura un marco normativo que fomente la formalización; sin embargo, seis de los entrevistados opinaron que la OTP debe ser modificada, actualizada y adecuada de acuerdo al contexto actual, a la normatividad nacional y a las PP; en cuanto a las facilidades para la formalización, nueve entrevistados manifestaron que

la OTP si brinda facilidades, siendo necesario su cumplimiento y aplicación por parte de la entidad municipal.

Estos resultados se relacionan con lo que sostiene Custodio (2020), quien afirma que las normas de transporte a nivel nacional carecen de un ordenamiento jurídico actualizado, que permita un mejor control y fiscalización del transporte menor en los distritos. Lo mencionado por el autor es acorde con lo hallado en este estudio, en el sentido que la OTP también debe ser actualizada.

Los resultados hallados no concuerdan con lo que menciona Guillermo et al. (2016), quien encontró en su investigación que los reglamentos reflejan una falta de disposiciones coherentes con las Políticas Públicas, que velen por el interés social y económico dentro de los ámbitos territoriales de los municipios. Mientras que en este estudio se halló que la OTP si es coherente con las Políticas Públicas del país.

En lo que respecta a los resultados relacionados al **Objetivo Específico 2**: Describir los requisitos y condiciones según la Ordenanza de Transporte Público respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis; se obtuvo que, para todos los entrevistados, los **requisitos y condiciones** son adecuados, simples, básicos, mínimos, prácticos y accesibles; sin embargo, cinco de ellos opinaron respecto a los costos de formalización, los cuales consideraron que se deben reajustar o disminuir; en cambio, los cuatro entrevistados, funcionarios y especialistas, expresaron que los requisitos y condiciones si favorecen a los Mototaxistas para su formalización; no obstante, los operadores de transporte manifestaron que debe haber mayor comunicación, concientización y difusión de los requisitos y condiciones a la población, a través de capacitaciones y reuniones por parte de la entidad municipal.

Estos resultados tienen relación con lo que sostiene Pasco (2017), quien señala que se deben tomar acciones correctivas para fomentar la formalización, siendo necesario ofrecer beneficios e incentivos para quienes decidan formalizarse. Lo mencionado por el autor se relaciona con lo hallado en esta investigación, en el sentido que se deben realizar acciones

correctivas como: mayor comunicación, concientización y difusión a la población, por parte de la entidad municipal, para promover la formalización.

En lo que respecta a los resultados referidos al **Objetivo Especifico 3**: Analizar las deficiencias de la Ordenanza de Transporte Público (OTP) respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis (SM); se obtuvo que, para seis de ellos, **existen deficiencias** en la OTP, siendo los costos de formalización y el tiempo de trámite, incluso uno de ellos opinó que en algunas ocasiones se exceden del tiempo establecido; al respecto manifestaron que, estas deficiencias se pueden solucionar mediante la modificación, actualización y adecuación de la OTP, para obtener un proceso de formalización adecuado, rápido y práctico, elaborado en conjunto y en cooperación con los operadores de transporte del SM, para darles facilidades e incentivar la formalización.

Estos resultados tienen relación con lo que sostiene Pasco (2017), quien señala que se deben tomar acciones correctivas para fomentar la formalización, siendo necesario simplificar los trámites burocráticos; así también, los resultados se relacionan con lo mencionado por Espín y Gonzáles (2019), quienes sostienen que es necesario la acción conjunta entre la administración pública y las distintas organizaciones relacionadas al sector, para la implementación de Políticas Públicas de Transporte. Lo sostenido por los autores se relacionan con esta investigación en el sentido que, los trámites administrativos son deficiencias que se deben solucionar y también es necesario la cooperación con las organizaciones relacionadas al transporte.

En lo que respecta a los resultados referentes al **Objetivo Especifico 4**: Analizar el nivel de informalidad presente en el Servicio de Mototaxis; se obtuvo que, para cinco de los participantes, el **nivel de informalidad** es elevado; por el contrario, para cinco de los entrevistados el nivel de informalidad es medio o moderado; a pesar de sus distintos puntos de vista, todos manifestaron que la informalidad genera diversas consecuencias, entre ellas: actos ilícitos, accidentes de tránsito, caos del tránsito, inseguridad y competencia desleal; al respecto, ocho participantes opinaron

que es necesario que la entidad municipal realice acciones, tales como: fiscalización constante, facilidades para la formalización, sanciones drásticas y coordinación inter institucional, así también, concientización y difusión de las condiciones para acceder a la formalidad.

Estos resultados están relacionados con lo que sostiene Rupay (2018), quien señala que, es la “buena coordinación” entre instituciones que cumplen las mismas funciones de fiscalización lo que contribuye a tener mayor efectividad en las acciones de fiscalización del transporte; así mismo, los resultados se relacionan con lo que sostiene Burgos (2019), quien menciona que, es necesario fortalecer el proceso de fiscalización del transporte menor para reducir la informalidad. Lo expresado por los autores concuerdan con los hallazgos en el sentido que, se debe realizar fiscalización constante y coordinación inter institucional para reducir la informalidad.

En lo que respecta a los resultados referentes al **Objetivo Especifico 5**: Analizar los factores que posibilitan el incremento de la informalidad del Servicio de Mototaxis; se obtuvo que, para ocho de los entrevistados, es el **factor económico**, para seis de ellos se adiciona el **factor social**, para tres participantes se suma el factor humano, para tres entrevistados se agrega el factor normativo, y finalmente para uno de ellos existe un factor administrativo; en su conjunto todos los participantes expresaron que, la informalidad existe debido a las siguientes causas: costos de formalización, costos de afiliación, fiscalización insuficiente, ausencia de inspectores, flexibilidad institucional, leyes permisibles, desacato a las normas, indocumentación, falta de coordinación inter institucional, desconocimiento, desinformación y limitación de formalización a través de asociaciones o empresas de Mototaxis; por lo tanto, para reducir la informalidad, cuatro participantes manifestaron que, no es necesario otra norma complementaria, pero si se debería modificar, actualizar y adecuar la actual Ordenanza de Transporte Público (OTP); de forma similar, tres participantes opinaron que no es necesario otra norma, debiéndose aplicar y cumplir lo establecido en la OTP; por el contrario, tres entrevistados expresaron que si es necesario

implementar otra norma que complemente a la OTP, que de alternativas para promover la formalización en el Servicio de Mototaxis.

Estos resultados están en concordancia con lo que sostiene Cotrina y Peregrino (2018), quienes concluyeron que, el principal factor que determina la informalidad en el sector transporte es el factor económico, debido a los gastos que implica formalizarse; de forma similar los resultados guardan relación con lo que sostiene Castaño et al. (2017), quienes señalan que se identificó en materia social al desempleo como lo causa del aumento de la prestación informal del transporte público. Lo expresado por estos autores se relacionan con los hallazgos de este estudio en el sentido que, son los factores económico y social los principales factores que posibilitan el incremento de la informalidad.

V. CONCLUSIONES

En esta tesis se analizó la **influencia** de la Ordenanza de Transporte Público (OTP) en el incremento de la informalidad del Servicio de Mototaxis (SM) en el Distrito de Huanchaco, concluyéndose que, **no tiene influencia en el incremento de la informalidad**, por el contrario, promueve la formalización del SM; porque, es coherente con las Normas Nacionales y las Políticas Públicas del país, brinda facilidades para la formalización de esta actividad económica, y sus requisitos y condiciones favorecen para la formalización del Mototaxista.

En este trabajo se analizó la **coherencia** de la Ordenanza de Transporte Público, respecto a la formalización, con las Normas Nacionales del Servicio de Mototaxis y las Políticas Públicas del país, concluyéndose que, la OTP **si tiene coherencia**, porque es acorde con la Normatividad del SM y brinda facilidades para la formalización de esta actividad económica conforme a lo establecido en las Políticas Públicas del país; sin embargo, esta debe ser actualizada de acuerdo al contexto actual y además es necesario su cumplimiento y aplicación.

En este estudio se describió los **requisitos y condiciones** según la Ordenanza de Transporte Público, respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis, concluyéndose que, los requisitos y condiciones son adecuados, simples, básicos, mínimos, prácticos y accesibles, los cuales favorecen a los Mototaxistas para su formalización; pero, debe haber mayor comunicación, concientización y difusión de estos a la población, a través de reuniones y capacitaciones.

En esta investigación se analizó las **deficiencias** de la Ordenanza de Transporte Público respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis, concluyéndose que, **si existen deficiencias**, siendo los costos de formalización y el tiempo de trámite, convirtiéndose en los motivos que mayor dificultan en la formalización de los Mototaxistas; no obstante, estas se pueden solucionar mediante modificaciones en la OTP, pero elaborado en conjunto y en cooperación con los operadores de transporte del SM.

En este trabajo se analizó el **nivel de informalidad** existente en el Servicio de Mototaxis; concluyéndose que, el nivel de informalidad es medio o moderado en un sector poblacional, y es elevado en otro sector poblacional, dependiendo del contexto donde se realiza el SM; y para reducir la informalidad se deben ejecutar acciones de fiscalización, sanción y coordinación inter institucional.

En este estudio se analizó los **factores** que posibilitan el incremento de la informalidad del Servicio de Mototaxis, concluyéndose que, los principales factores son Económico y Social, el factor Económico porque se vincula a los costos que implica la formalización, y el factor Social porque influyen aspectos personales y de la población en el incremento de la informalidad; además se concluye que, no es necesario otra norma complementaria a la OTP para reducir la informalidad, pero si es necesario su modificación y actualización.

VI. RECOMENDACIONES

A la Municipalidad Distrital de Huanchaco se le recomienda, continuar con su rol protagónico de promover la formalización de la actividad económica del servicio de transporte público en Mototaxis en su distrito, dándole mayor interés en el cumplimiento y aplicación de la Ordenanza de Transporte Público, pero con más acercamiento a su población.

Al Concejo Municipal de la Municipalidad Distrital de Huanchaco se le recomienda, evaluar la modificación, actualización y adecuación de la Ordenanza de Transporte Público de acuerdo al contexto actual de cada sector poblacional analizado y la realidad del país, teniendo en cuenta los niveles de informalidad percibidos en cada uno de ellos, así como también considerando la participación y cooperación de los operadores de transporte del Servicio de Mototaxis.

A la Sub Gerencia de Transportes y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Huanchaco se le recomienda, realizar una mayor comunicación, concientización y difusión de los requisitos y condiciones para la formalización del Servicio de Mototaxis a la población, a través de reuniones y capacitaciones a las asociaciones y empresas de Mototaxis, así como también a los propietarios de Mototaxis informales; se sugiere además, ejecutar acciones de fiscalización más constantes, ser más drástico en las sanciones y una mejor coordinación inter institucional con las entidades públicas y privadas vinculadas con el servicio de transporte público de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco.

Referencias

- Arráez, M., Calles, J., & Moreno de Tovar, L. (2006). La Hermenéutica: una actividad interpretativa. *Revista SAPIENS. Caracas, Vol. 7*(No. 2), Pp. 1-9.
- Burgos, J. (2019). *Fortalecimiento del proceso de fiscalización del transporte público especial motorizado en el distrito de Santiago de Cao en el año 2017*. Universidad César Vallejo. Trujillo. Perú.
- Castaño, D., Galindo, C., López, J., Rocha, J., Soto, J., & Gamboa, Y. (2017). Consecuencias SocioJurídicas de la prestación informal del Transporte Público. Colombia. *Revista Erasmus Semilleros de Investigación, Vol. 2*(No. 1), Pp. 10-19.
- Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. (2011). *Plan Estratégico de Desarrollo Nacional Plan Bicentenario: El Perú hacia el 2021* (Primera Ed). Biblioteca Nacional del Perú. www.ceplan.gob.pe
- Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. (2015). *Perú 2021: País OCDE* (Segunda Ed). Biblioteca Nacional del Perú. www.ceplan.gob.pe
- Centro Nacional de Planeamiento Estratégico. (2016). *Economía informal en Perú: Situación actual y perspectivas* (Primera Ed). Biblioteca Nacional del Perú. www.ceplan.gob.pe
- Congreso de la República. (1999a). *Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores*. Diario Oficial El Peruano.
- Congreso de la República. (1999b). *Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre LEY N° 27181*. Diario Oficial El Peruano.
- Consejo de Ministros. (2021). *Política General de Gobierno para el periodo 2021-2026*. Diario Oficial El Peruano.
- Contijoch, M., Martínez, R., & Delgado, M. (2021). Klandos y Jakartas. Informalidad y Estado en dos sistemas de movilidad urbana en la Baja Casamance, Senegal. *Revista de Antropología Iberoamericana. Madrid, Vol. 16*(No. 2), Pp. 397-418. <https://doi.org/10.11156/aibr.160209>
- Contreras, T. (2019). Empleo informal. Evolución teórica y criterios para su estimación derivados de la Organización Internacional del Trabajo (OIT). *Revista Le Bret, Vol. 11*(0), Pp. 11-35. <https://doi.org/10.15332/rl.v0i11.2410>
- Cotrina, R., & Peregrino, W. (2018). *Factores que determinan la Informalidad Empresarial en el Sector Transporte del área urbana del Distrito de Cajamarca*,

- para el año 2017. Universidad Privada Antonio Guillermo Urrelo. Cajamarca. Perú.
- Custodio, E. (2020). *Gestión municipal del servicio de transporte menor en los distritos de Pachacámac y Comas en el 2020*. Universidad César Vallejo. Lima. Perú.
- Espín, S., & González, A. (2019). La política pública de transporte de viajeros: el caso de la Entidad Pública del Transporte de la Región de Murcia. España. *Revista Nueva Época*, Vol. 22(0), Pp. 120-139. <https://doi.org/10.24965/gapp.i22.10603>
- Foro de Gobernabilidad. (2017). *Las 35 Políticas de Estado del Acuerdo Nacional*. <http://acuerdonacional.pe>
- Gobierno Regional La Libertad. (2016). *Plan de Desarrollo Regional Concertado: PDRC La Libertad 2016 – 2021*. Perú.
- Guillermo, S., Rodríguez, F., Pacheco, E., García, I., Amador, S., Cordero, E., Estrada, L., Angulo, J., & Cadena, A. (2016). *ENSAYOS SOBRE LA ECONOMÍA INFORMAL. Un análisis teórico y empírico con aplicación en municipios de Puebla* (Primera ed). Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. México. www.edicioneseyc.com/eycmexicogmail.com
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. del P. (2014). *Metodología de la Investigación* (Sexta Edic). McGRAW-HILL / Interamericana Editores, S.A. DE C.V. México.
- Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2019). *PRODUCCIÓN Y EMPLEO INFORMAL EN EL PERÚ. Cuenta Satélite de la Economía Informal 2007-2018*. Biblioteca Nacional del Perú.
- Jaime, F., Dufour, G., Alessandro, M., & Amaya, P. (2013). *Introducción al Análisis de Políticas públicas* (Primera Ed). Universidad Nacional Arturo Jauretche. Argentina.
- McMillan, J., & Schumacher, S. (2005). *INVESTIGACIÓN EDUCATIVA. Una Introducción Conceptual* (Quinta Ed). Pearson Educación S.A., Madrid. España.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2009). *Reglamento Nacional de Administración de Transporte*. Diario Oficial El Peruano. Lima. Perú.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2010). *Reglamento Nacional de*

- Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Motorizados o No Motorizados*. Diario Oficial El Peruano. Lima. Perú.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2020). *Difusión de la Política Nacional de Transporte Urbano - PNTU* (Primera Ed). Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Lima. Perú.
- Municipalidad Distrital de Huanchaco. (2015). *Reglamento del Servicio de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores en el Distrito de Huanchaco*. Trujillo. Perú.
- Municipalidad Provincial de Trujillo. (2016). *Plan de Desarrollo Local Concertado de la Provincia de Trujillo 2017-2030*. Trujillo. Perú.
- Naciones Unidas. (2013). Políticas integradas y sostenibles de movilidad: revisión y propuesta de un marco conceptual. *Boletín FAL*, Ed. 323(No. 7), Pp. 1-9. www.cepal.org/transporte
- Naciones Unidas. (2018). *La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible Una oportunidad para América Latina y el Caribe*. LC/G.2681-P/Rev.3. Santiago.
- Organización Internacional del Trabajo. (2016). *Soluciones eficaces: Políticas activas del mercado de trabajo en América Latina y el Caribe* (Primera Ed). Ginebra. Suiza. <https://www.ilo.org/global/lang-es/index.htm>
- Organización Internacional del Trabajo. (2021). *Perspectivas Sociales y del Empleo en el Mundo: Tendencias 2021*. <https://www.ilo.org/global/lang-es/index.htm>
- Organización para la Cooperación Económica y el Desarrollo. (2015). *Estudio Multidimensional del Perú Volumen 1. Evaluación inicial - Mensajes principales*. www.oecde.org/dev/americas
- Organización para la Cooperación Económica y el Desarrollo. (2016). *Perú Gobernanza Integrada para un Crecimiento Inclusivo*. www.oecde.org/dev/americas
- Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico. (2016). *Estudio Multidimensional del Perú Volumen 2. Análisis detallado y recomendaciones*. www.oecde.org/dev/americas
- Pallares, F. (1988). LAS POLÍTICAS PUBLICAS: El Sistema Político en acción. *Revista de Estudios Políticos Nueva Epoca*, No. 62, Pp. 141-162. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=27007>

- Parsons, W. (2007). *Políticas públicas: una introducción a la teoría y la práctica del análisis de políticas públicas* (Primera Ed). FLACSO México.
- Pasco, L. (2017). *La informalidad en la prestación de servicios turísticos y la demanda turística en Huaraz - Ancash, 2016*. Universidad César Vallejo. Perú.
- Reyes, J. (2019). *Usuarios del transporte informal: fuente de aprendizaje para el servicio complementario del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá*. (p. 37). Universidad de los Andes. Bogotá. Colombia.
- Rupay, M. (2018). *Luchando contra la informalidad en el transporte terrestre de personas: el caso de coordinación de la sede desconcentrada Junín de la Superintendencia de Transporte Terrestre, Carga y Mercancías*. Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Tamayo, M., Bañon, R., & Carrillo, E. (1997). Capítulo 11. El Análisis de las Políticas Públicas. In *La Nueva Administración Pública* (pp. 281–312). Alianza Editorial S.A. Madrid. España.
- Velásquez, R. (2009). Hacia una nueva definición del concepto “Política Pública.” *Revista Desafíos. Bogotá. Colombia, Vol. 20(0)*, Pp. 149-187.
- Villar-Urbe, J. (2021). Modernización del transporte público en la periferia urbana: ¿el fin del transporte informal? Caso de estudio: sistema de cable aéreo Transmicable en la localidad de Ciudad Bolívar, Bogotá - Colombia. *Revista Brasileira de Gestão Urbana, Vol. 13(0)*, Pp. 1-18.

Anexos

Anexo 1. Matriz de categorización apriorística

CAMPO TEMÁTICO:						
Coherencia de la Ordenanza de Transporte Público con las Políticas Públicas, en relación con el incremento de la informalidad del Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco.						
PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVOS ESPECIFICOS	CATEGORÍAS DE ESTUDIO APRIORÍSTICAS	SUBCATEGORÍAS APRIORÍSTICAS	INSTRUMENTO	CONSTRUCTO
<p>¿De qué manera la Ordenanza de Transporte Público influye en el incremento de la informalidad del Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco de la ciudad de Trujillo en el año 2021?</p> <p>A pesar de la existencia de una Ordenanza de Transporte Público en el Distrito de Huanchaco, se ha incrementado la informalidad en el Servicio de Mototaxis, observándose una</p>	<p>Analizar si la Ordenanza de Transporte Público influye en el incremento de la informalidad del Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco en el año 2021.</p>	<p>OE1. Analizar la coherencia de la Ordenanza de Transporte Público, respecto a la formalización, con las Normas Nacionales del Servicio de Mototaxis y las Políticas Públicas del país.</p>	<p>Categoría 1: Ordenanza de Transporte Público (Política Pública).</p>	<p>Coherencia de la Ordenanza de Transporte Público con las Políticas Públicas.</p>	<p>ENTREVISTA</p>	<p>Las Ordenanzas de Transporte (Municipales) deben ser coherentes con las Normas Nacionales y las Políticas Públicas para promover la formalización en el sector transporte.</p> <p>1. ¿Qué opina usted sobre la Ordenanza de Transporte Público existente en el Distrito de Huanchaco, que regula el Servicio de Mototaxis?</p> <p>2. ¿Desde su punto de vista, la Ordenanza de Transporte Público tiene coherencia con las Normas Nacionales del Servicio de Mototaxis y las Políticas Públicas del país?</p> <p>3. ¿Considera usted que la Ordenanza de Transporte Público del Distrito de Huanchaco brinda facilidades para la formalización del Servicio de Mototaxis?</p>
		<p>OE2. Describir los requisitos y condiciones</p>		<p>Requisitos y Condiciones para la formalización del</p>		<p>Los Requisitos y Condiciones para la formalización en el Transporte</p>

<p>renuencia a la formalización por parte de los propietarios de las Mototaxis informales. Esto conllevó a analizar si la Ordenanza de Transporte Público favorece o no en la formalización del Servicio de Mototaxis, y si tiene coherencia con las Normas Nacionales de este servicio y las Políticas Públicas del país.</p>		<p>según la Ordenanza de Transporte Público, respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis.</p>		<p>Servicio de Mototaxis.</p>		<p>Público deben ser simples y prácticos, que brinden facilidades a quienes quieran formalizarse en el sector transporte.</p> <p>4. ¿Cuáles son los requisitos y condiciones para la formalización de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco? ¿Qué opina al respecto?</p> <p>5. ¿Considera usted que los requisitos y condiciones de formalización favorecen a los Motaxistas para dejar de ser informales?</p> <p>6. ¿Cuántas Asociaciones o Empresas de Mototaxis están formalizadas en el Distrito de Huanchaco y cuantas unidades operan en el Servicio de Mototaxis?</p>
		<p>OE3. Analizar las deficiencias de la Ordenanza de Transporte Público respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis.</p>		<p>Deficiencias de la Ordenanza de Transporte Público.</p>		<p>Para evitar las deficiencias en las Ordenanzas de Transporte (Política Pública) se debe analizar los verdaderos problemas relacionados con el transporte público.</p> <p>7. ¿Cómo se desarrolla el proceso de formalización del Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco?</p> <p>8. ¿Desde su punto de vista, existen deficiencias en la Ordenanza de Transporte Público, respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis? ¿Describa cuáles son?</p> <p>9. ¿Considera usted que se</p>

						pueden solucionar estas deficiencias? ¿De qué manera?
		OE4. Analizar el nivel de informalidad existente en el Servicio de Mototaxis.	Categoría 2: Informalidad del Servicio de Mototaxis.	Nivel de informalidad del Servicio de Mototaxis.		Conocer el nivel de informalidad en el Servicio de Mototaxis es muy necesario para analizar mejor las acciones que se deben realizar para disminuir la informalidad en este servicio. 10. ¿Cuál es su opinión, en general, sobre la informalidad en el Servicio de Mototaxis? 11. ¿Cuántas Mototaxis operan en la informalidad del Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco? ¿Qué consecuencias genera? 12. ¿Qué acciones viene realizando la Municipalidad Distrital de Huanchaco para disminuir la informalidad en el Servicio de Mototaxis?
		OE5. Analizar los Factores que posibilitan el incremento de la informalidad del Servicio de Mototaxis.		Factores que posibilitan la informalidad del Servicio de Mototaxis.		Los factores que posibilitan la informalidad son los aspectos que se deben analizar, principalmente, para buscar alternativas o propuestas que las supriman, promoviendo de esta manera la formalización en el Servicio de Mototaxis. 13. ¿Por qué cree usted que existe la informalidad en el Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco? 14. ¿Cuáles considera usted que sean los factores que posibilitan el incremento de la

						<p>informalidad del Servicio de Mototaxis?</p> <p>15. ¿Cree usted que sería necesario implementar alguna norma complementaria que ayude a reducir la informalidad del Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco? ¿Explique cómo?</p>
--	--	--	--	--	--	--

Anexo 2. Instrumentos de recolección de datos

INSTRUMENTO DE ENTREVISTA A FUNCIONARIOS DE LA MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE HUANCHACO

1. Presentación del entrevistador.

Buenos días / tardes, mi nombre es Willian Rogers Alvarado Roque, estoy realizando un trabajo de investigación como parte de la Maestría en Gestión Pública de la Universidad César Vallejo de Trujillo, cuya tesis tiene por título “La Ordenanza de Transporte Público y la informalidad en el Servicio de Mototaxis del Distrito de Huanchaco – Trujillo, Año 2021”; el Objetivo General de la investigación es Analizar si la Ordenanza de Transporte Público influye en la informalidad del Servicio de Mototaxis del Distrito de Huanchaco.

Para tal fin, recorro a usted para solicitarle información al respecto, como funcionario especialista y/o entendido dentro de la Municipalidad Distrital de Huanchaco, y para ello le pido expresar sus opiniones, ideas y experiencias sobre el tema con total libertad, pues la entrevista tiene carácter académico y será utilizada para fines de investigación.

Agradezco por adelantado su gentil colaboración.

2. Datos del entrevistado.

Nombres y Apellidos:

Unidad Orgánica donde labora:

Función o cargo que desempeña:

Profesión o grado académico:

Años de experiencia en el sector transporte:

3. Instrucciones.

Sus respuestas no se califican como correctas o incorrectas, lo que prevalece es su punto de vista sobre la pregunta.

Responda con información lo más cercano a la realidad que usted percibe en el Distrito de Huanchaco.

4. Guía de preguntas.

Las preguntas están relacionadas a los Objetivos Específicos del estudio, los cuales sirven para fundamentar el Objetivo General de la investigación, sus respuestas reflejan sus puntos de vista y sus conocimientos en la Gestión del Transporte Público en la MDH.

Objetivo Específico N°1: Analizar la coherencia de la Ordenanza de Transporte Público, respecto a la formalización, con las Normas Nacionales del Servicio de Mototaxis y las Políticas Públicas del país.

1. ¿Qué opina usted sobre la Ordenanza de Transporte Público existente en el Distrito de Huanchaco, que regula el Servicio de Mototaxis?
2. ¿Desde su punto de vista, la Ordenanza de Transporte Público tiene coherencia con las Normas Nacionales del Servicio de Mototaxis y las Políticas Públicas del país?
3. ¿Considera usted que la Ordenanza de Transporte Público del Distrito de Huanchaco brinda facilidades para la formalización del Servicio de Mototaxis?

Objetivo Específico N° 2: Describir los requisitos y condiciones según la Ordenanza de Transporte Público, respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis.

4. ¿Cuáles son los requisitos y condiciones para la formalización de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco? ¿Qué opina al respecto?
5. ¿Considera usted que los requisitos y condiciones de formalización favorecen a los Motaxistas para dejar de ser informales?
6. ¿Cuántas Asociaciones o Empresas de Mototaxis están formalizadas en el Distrito de Huanchaco y cuántas unidades operan en el Servicio de Mototaxis?

Objetivo Específico N° 3: Analizar las deficiencias de la Ordenanza de Transporte Público respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis.

7. ¿Cómo se desarrolla el proceso de formalización del Servicio Mototaxis en el Distrito de Huanchaco?
8. ¿Desde su punto de vista, existen deficiencias en la Ordenanza de Transporte Público, respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis? ¿Describa cuáles son?

9. ¿Considera usted que se pueden solucionar estas deficiencias? ¿De qué manera?

Objetivo Específico N° 4: Analizar el nivel de informalidad existente en el Servicio de Mototaxis.

10. ¿Cuál es su opinión, en general, sobre la informalidad en el Servicio de Mototaxis?

11. ¿Cuántas Mototaxis operan en la informalidad del Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco? ¿Qué consecuencias genera?

12. ¿Qué acciones viene realizando la Municipalidad Distrital de Huanchaco para disminuir la informalidad en el Servicio de Mototaxis?

Objetivo Específico N° 5: Analizar los factores que posibilitan el incremento de la informalidad en el Servicio de Mototaxis.

13. ¿Por qué cree usted que existe la informalidad en el Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco?

14. ¿Cuáles considera usted que sean los factores que posibilitan el incremento de la informalidad en el Servicio de Mototaxis?

15. ¿Sería necesario implementar alguna norma complementaria que ayude a reducir la informalidad en el Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco? ¿Explique cómo?


Dr. César Alberto Bazán Alvites
DNI 32960166



COLEGIO DE ESTADÍSTICOS DEL PERÚ
CONSEJO REGIONAL LA LIBERTAD


Ing. Eduardo Javier Yache Cuenca
SECRETARIO
COESPE N°428

INSTRUMENTO DE ENTREVISTA A OPERADORES DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS DEL DISTRITO DE HUANCHACO

1. Presentación del entrevistador.

Buenos días / tardes, mi nombre es Willian Rogers Alvarado Roque, estoy realizando un trabajo de investigación como parte de la Maestría en Gestión Pública de la Universidad César Vallejo de Trujillo, cuya tesis tiene por título “La Ordenanza de Transporte Público y la informalidad en el Servicio de Mototaxis del Distrito de Huanchaco – Trujillo, Año 2021”; el Objetivo General de la investigación es Analizar si la Ordenanza de Transporte Público influye en la informalidad del Servicio de Mototaxis del Distrito de Huanchaco.

Para tal fin, recorro a usted para solicitarle información al respecto, como Operador del Servicio de Transporte Público Especial de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco, y para ello le pido expresar sus opiniones, ideas y experiencias sobre el tema con total libertad, pues la entrevista tiene carácter académico y será utilizada para fines de investigación.

Agradezco por adelantado su gentil colaboración.

2. Datos del entrevistado.

Nombres y Apellidos:

Asociación o Empresa a la que pertenece:

Función o cargo que desempeña:

Años de trabajo en el Servicio de Mototaxis:

3. Instrucciones.

Sus respuestas no se califican como correctas o incorrectas, lo que prevalece es su punto de vista sobre la pregunta.

Responda con información lo más cercano a la realidad que usted percibe en el Distrito de Huanchaco.

4. Guía de preguntas.

Las preguntas están relacionadas a los Objetivos Específicos del estudio, los cuales sirven para fundamentar el Objetivo General de la investigación, sus

respuestas reflejan sus puntos de vista y sus experiencias vinculadas a cada pregunta.

Objetivo Específico N°1: Analizar la coherencia de la Ordenanza de Transporte Público, respecto a la formalización, con las Normas Nacionales del Servicio de Mototaxis y las Políticas Públicas del país.

1. ¿Qué opina usted sobre la Ordenanza de Transporte Público que regula el Servicio de Mototaxis existente en el Distrito de Huanchaco?
2. ¿Explique usted si la Ordenanza de Transporte Público tiene coherencia con las Normas Nacionales del Servicio de Mototaxis?
3. ¿Explique usted si la Ordenanza de Transporte Público del Distrito de Huanchaco brinda facilidades para la formalización del Servicio de Mototaxis?

Objetivo Específico N° 2: Describir los requisitos y condiciones según la Ordenanza de Transporte Público, respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis.

4. ¿Qué opina usted sobre los requisitos y condiciones para la formalización de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco?
5. ¿Considera usted que los requisitos y condiciones de formalización son adecuados para formalizarse en el Servicio de Mototaxis?, fundamente su respuesta.
6. ¿Ha recibido información por parte de la MDH sobre los requisitos y condiciones para la formalización en el Servicio de Mototaxis?, fundamente su respuesta.

Objetivo Específico N° 3: Analizar las deficiencias de la Ordenanza de Transporte Público respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis.

7. ¿Qué opinión tiene usted sobre el proceso de formalización del Servicio de Mototaxis seguido por la MDH?
8. ¿Desde su punto de vista, existen deficiencias en la Ordenanza de Transporte Público respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis? ¿Describa cuáles son?
9. ¿Considera usted que se pueden solucionar estas deficiencias? ¿De qué manera?

Objetivo Específico N° 4: Analizar el nivel de informalidad existente en el Servicio de Mototaxis.

10. ¿Cuál es su opinión, en general, sobre la informalidad del Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco?
11. ¿Desde su punto de vista cuántas Mototaxis operan en la informalidad del Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco? ¿Qué consecuencias genera?
12. ¿Qué acciones viene realizando la Municipalidad Distrital de Huanchaco para disminuir la informalidad en el Servicio de Mototaxis? ¿Cuáles propone usted?

Objetivo Específico N° 5: Analizar los factores que posibilitan el incremento de la informalidad en el Servicio de Mototaxis.

13. ¿Por qué cree usted que existe la informalidad del Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco?
14. ¿Cuáles considera usted que sean los factores que posibilitan el incremento de la informalidad en el Servicio de Mototaxis?
15. ¿Cree usted que sería necesario implementar alguna norma complementaria que ayude a reducir la informalidad del Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco? ¿Explique cómo?


Dr. César Alberto Bazán Alvites
DNI. 32960166



COLEGIO DE ESTADÍSTICOS DEL PERÚ
CONSEJO REGIONAL LA LIBERTAD

Ing. Eduardo Javier Yache Cuenca
SECRETARIO
COESPE N°428

INSTRUMENTO DE ENTREVISTA A ESPECIALISTAS / EXPERTOS EN MATERIA DE TRANSPORTE PÚBLICO

1. Presentación del entrevistador.

Buenos días / tardes, mi nombre es Willian Rogers Alvarado Roque, estoy realizando un trabajo de investigación como parte de la Maestría en Gestión Pública de la Universidad César Vallejo de Trujillo, cuya tesis tiene por título “La Ordenanza de Transporte Público y la informalidad en el Servicio de Mototaxis del Distrito de Huanchaco – Trujillo, Año 2021”; el Objetivo General de la investigación es Analizar si la Ordenanza de Transporte Público influye en la informalidad del Servicio de Mototaxis del Distrito de Huanchaco.

Para tal fin, recorro a usted para solicitarle información al respecto, como Especialista y/o Experto en materia de Transporte Público, y para ello le pido expresar sus opiniones, ideas y experiencias sobre el tema con total libertad, pues la entrevista tiene carácter académico y será utilizada para fines de investigación.

Agradezco por adelantado su gentil colaboración.

2. Datos del entrevistado.

Nombres y Apellidos:

Entidad o Institución donde labora:

Función o cargo que desempeña:

Profesión o grado académico:

Años de experiencia en materia de Transporte Público:

3. Instrucciones.

Sus respuestas no se califican como correctas o incorrectas, lo que prevalece es su punto de vista sobre la pregunta.

Responda con información lo más cercano a la realidad que usted percibe en los gobiernos locales distritales.

4. Guía de preguntas.

Las preguntas están relacionadas a los Objetivos Específicos de la investigación, sin embargo, sus opiniones serán respecto a la Gestión del Transporte Público de los gobiernos locales distritales en general.

Objetivo Específico N°1: Analizar la coherencia de la Ordenanza de Transporte Público, respecto a la formalización, con las Normas Nacionales del Servicio de Mototaxis y las Políticas Públicas del país.

1. ¿Qué opina usted sobre las Ordenanzas de Transporte Público existentes en los gobiernos locales (municipalidades distritales) en materia del Servicio de Mototaxis?
2. ¿Desde su punto de vista, las Ordenanzas de Transporte Público Distritales tienen coherencia con las Normas Nacionales del Servicio de Mototaxis y las Políticas Públicas del país?
3. ¿Explique usted si las Ordenanzas de Transporte Público de los gobiernos locales (municipalidades distritales) brindan facilidades para la formalización del Servicio de Mototaxis?

Objetivo Específico N° 2: Describir los requisitos y condiciones según la Ordenanza de Transporte Público, respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis.

4. ¿Qué opinión tiene usted sobre los requisitos y condiciones para la formalización de Mototaxis en los gobiernos locales distritales?
5. ¿Mencione usted si los requisitos y condiciones de formalización favorecen a los Motaxistas para dejar de ser informales?
6. ¿Desde su punto de vista, cuáles deberían ser los requisitos y condiciones mínimas que deben establecer los gobiernos locales distritales para fomentar la formalización de los Mototaxistas?

Objetivo Específico N° 3: Analizar las deficiencias de la Ordenanza de Transporte Público respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis.

7. ¿Qué opinión tiene usted sobre el proceso de formalización del Servicio de Mototaxis seguidos por las municipalidades distritales?
8. ¿Desde su punto de vista, existen deficiencias en la formalización del Servicio de Mototaxis? ¿Describa cuáles podrían ser?
9. ¿Considera usted que se pueden solucionar estas deficiencias? ¿De qué manera?

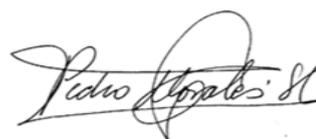
Objetivo Específico N° 4: Analizar el nivel de informalidad existente en el Servicio de Mototaxis.

10. ¿Cuál es su opinión, en general, sobre la informalidad en el Servicio de Mototaxis en los distritos de Trujillo?
11. ¿Desde su punto de vista, cual es el nivel de informalidad en el Servicio de Mototaxis en los distritos de Trujillo? ¿Qué consecuencias genera?
12. ¿Qué acciones deberían realizar las Municipalidades Distritales para disminuir la informalidad en el Servicio de Mototaxis?

Objetivo Específico N° 5: Analizar los factores que posibilitan el incremento de la informalidad en el Servicio de Mototaxis.

13. ¿Por qué cree usted que existe la informalidad en el Servicio de Mototaxis en los Distritos de Trujillo?
14. ¿Cuáles considera usted que sean los factores que posibilitan el incremento de la informalidad en el Servicio de Mototaxis?
15. ¿Cree usted que sería necesario implementar alguna norma complementaria que ayude a reducir la informalidad en el Servicio de Mototaxis en las municipalidades distritales? ¿Explique cómo?


Dr. César Alberto Bazán Alvites
DNI. 32960166



COLEGIO DE ESTADÍSTICOS DEL PERÚ
CONSEJO REGIONAL LA LIBERTAD

Ing. Eduardo Javier Yache Cuenca
SECRETARIO
COESPE N°428

Anexo 3. Matriz de triple entrada

Fuente	Realidad-Especialista	Relación	
Instrumento	Entrevista	Base Teórica-Normativa	
Constructo		Contenido	Marco
<p>Las Ordenanzas de Transporte (Municipales) deben ser coherentes con las Normas Nacionales y las Políticas Públicas, para promover la formalización en el sector transporte.</p> <p>1. ¿Qué opina usted sobre la Ordenanza de Transporte Público existente en el Distrito de Huanchaco, que regula el Servicio de Mototaxis?</p> <p>2. ¿Desde su punto de vista, la Ordenanza de Transporte Público tiene coherencia con las Normas Nacionales del Servicio de Mototaxis y las Políticas Públicas del país?</p> <p>3. ¿Considera usted que la Ordenanza de Transporte Público del Distrito de Huanchaco brinda facilidades para la formalización del Servicio de Mototaxis?</p>	X	<p>Coherencia de la Ordenanza de Transporte Público con las Políticas Públicas.</p> <p>Burgos (2019), sostiene que la creación e implementación de una Ordenanza Municipal (referido al Transporte) debe ayudar a establecer adecuados lineamientos (Políticas) que permitan hacer frente al tema de la informalidad.</p>	Marco Referencial
<p>Los Requisitos y Condiciones para la formalización en el Transporte Público deben ser simples y prácticos, que brinden facilidades a quienes quieran formalizarse en el sector transporte.</p> <p>4. ¿Cuáles son los requisitos y condiciones para la formalización de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco?</p>	X	<p>Requisitos y Condiciones para la formalización del Servicio de Mototaxis.</p> <p>Pasco (2016), manifiesta que se deben tomar acciones que fomenten la formalización en el sector (referido al Transporte), las cuales deben llevarse a cabo mediante la simplificación de los tramites burocráticos y ofreciendo beneficios a quienes opten por el camino de</p>	Marco Referencial

<p>¿Qué opina al respecto?</p> <p>5. ¿Considera usted que los requisitos y condiciones de formalización favorecen a los Mototaxistas para dejar de ser informales?</p> <p>6. ¿Cuántas Asociaciones o Empresas de Mototaxis están formalizadas en el Distrito de Huanchaco y cuantas unidades operan en el Servicio de Mototaxis?</p>		<p>la formalización.</p>	
<p>Para evitar las deficiencias en las Ordenanzas de Transporte (Política Pública) se debe analizar los verdaderos problemas relacionados con el transporte público.</p> <p>7. ¿Cómo se desarrolla el proceso de formalización del Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco?</p> <p>8. ¿Desde su punto de vista, existen deficiencias en la formalización del Servicio de Mototaxis? ¿Describa cuáles son?</p> <p>9. ¿Considera usted que se pueden solucionar estas deficiencias? ¿De qué manera?</p>	<p>X</p>	<p>Deficiencias de la Ordenanza de Transporte Público. Espin (2019), las deficiencias que llevaron a la falla en la implementación de la Política de Transporte fueron: déficit de participación de las organizaciones sindicales en el proceso de creación de la política, e inexistencia de una labor previa de un grupo de trabajo que estudiara los problemas relacionados al transporte.</p>	<p>Marco Referencial</p>
<p>Conocer el nivel de informalidad en el Servicio de Mototaxis es muy necesario para analizar mejor las acciones que se deben realizar para disminuir la informalidad en este servicio.</p> <p>10. ¿Cuál es su opinión, en general, sobre la informalidad en el Servicio de Mototaxis?</p> <p>11. ¿Cuántas Mototaxis operan en la informalidad del Servicio Mototaxis en el Distrito de Huanchaco? ¿Qué consecuencias genera?</p> <p>12. ¿Qué acciones viene realizando la Municipalidad Distrital de Huanchaco para disminuir la informalidad en el Servicio de</p>	<p>X</p>	<p>Nivel de Informalidad del Servicio de Mototaxis. INEI (2018), el sector informal es el conjunto de unidades dedicadas a la producción de bienes o la prestación de servicios con la finalidad primordial de crear empleos y generar ingresos para las personas que participan en esa actividad.</p>	<p>Marco Conceptual</p>

Mototaxis?			
<p>Los factores que posibilitan la informalidad son los aspectos que se deben analizar, principalmente, para buscar alternativas o propuestas que las supriman, promoviendo de esta manera la formalización en el Servicio de Mototaxis.</p> <p>13. ¿Por qué cree usted que existe la informalidad en el Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco?</p> <p>14. ¿Cuáles considera usted que sean los factores que posibilitan el desarrollo de la informalidad del Servicio de Mototaxis?</p> <p>15. ¿Cree usted que sería necesario implementar alguna norma complementaria que ayude a reducir la informalidad del Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco? ¿Explique cómo?</p>	X	<p>Factores que posibilitan la informalidad en el Servicio de Mototaxis.</p> <p>Cotrina y Peregrino (2018), sostienen que la falta de recursos económicos es uno de los factores más relevante que provoca la informalidad en el sector transporte, además las principales barreras burocráticas son los gastos que implica la formalización, así como asumir compromisos económicos con la tributación del Estado.</p>	Marco Referencial

Anexo 4: Análisis de datos recopilados

PROCESO DE CATEGORIZACIÓN

A partir de las entrevistas a los participantes, se inició el Proceso de Categorización con la Codificación de sus respuestas, marcando mediante comentarios en el texto las palabras o frases (códigos) que hacían mención a algún tema en específico; estos códigos se repitieron en algunas respuestas, apareciendo también nuevos códigos con cada respuesta.

ENTREVISTAS A OPERADORES DE TRANSPORTE DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS DEL DISTRITO DE HUANCHACO

<u>CATEGORÍA</u> : ORDENANZA DE TRANSPORTE PÚBLICO (Política Pública)						
<u>SUB CATEGORÍA A PRIORI 1</u> : Coherencia de la Ordenanza de Transporte Público con las Políticas Públicas.						
<u>OBJETIVO ESPECIFICO N° 1</u> : Analizar la coherencia de la Ordenanza de Transporte Público, respecto a la formalización, con las Normas Nacionales del Servicio de Mototaxis y las Políticas Públicas del país.						
<u>CONSTRUCTO 1</u> : Las Ordenanzas de Transporte (Municipales) deben ser coherentes con las Normas Nacionales y las Políticas Públicas para promover la formalización en el sector transporte.						
Pregunta	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3	Entrevistado 4	Entrevistado 5	Entrevistado 6
1. ¿Qué opina usted sobre la Ordenanza de Transporte Público que regula el Servicio de Mototaxis existente en el Distrito de Huanchaco?	Considero que debe actualizarse la ordenanza para tener una aplicación más eficaz de acuerdo a la situación que estamos viviendo.	En mi opinión está bien, lo que pasa es que no se está cumpliendo a cabalidad, es decir, no se está poniendo en marcha al cien por ciento.	Considero que es bueno, tiene sus artículos sus numerales, sobre los cuales se deben adaptar los Mototaxis informales para formar un comité o	La ordenanza de transporte no se está aplicando de acuerdo a lo que estipula en su contenido, así mismo no se está cumpliendo con lo	En mi criterio, la ordenanza de transporte no se acoge con la realidad del centro poblado, además no se está cumpliendo lo que establece la misma, y además	La ordenanza de transporte del distrito de huanchaco está bien, sino que falta es hacerla cumplir acá en el centro poblado el milagro, talvez habría que actualizar o

			pertenecer a la municipalidad.	que dice la norma nacional.	dar a conocer a los usuarios del transporte, a la comunidad.	modificar algunos puntos, acorde a la realidad, en este caso del milagro.
2. ¿Explique usted si la Ordenanza de Transporte Público tiene coherencia con las Normas Nacionales del Servicio de Mototaxis?	En parte creo que sí, pero me parece que la ordenanza y la autoridad municipal deben tomar en cuenta la zona y geografía en la que trabajamos nosotros, que es el Balneario de Huanchaco.	Creo que, si existe coherencia, está de acuerdo a las normas nacionales, está generalizado, sin embargo, habría algunos puntos que se tienen que regular a detalle, esos detalles se deben hacer con los mismos conductores, con las mismas asociaciones que están inmersos en el transporte.	Hay partes que se han modificado tanto en las normas nacionales como la norma distrital, acorde a lo establecido por la municipalidad distrital.	Observo que no tiene coherencia porque no se hace lo que está estipulado en la ordenanza donde dice que la municipalidad distrital es la competente, esto también lo establece la norma nacional, es por ello que no se está cumpliendo lo que dicen las normas.	En mi opinión no existe coherencia entre la ordenanza de transporte y las normas nacionales, debido a que no se cumple con lo establecido en la norma nacional donde dice que las municipalidades distritales son las únicas competentes en materia de transporte en Mototaxis.	Si existe coherencia, la ordenanza está basado en lo que dicta el gobierno central respecto al transporte en vehículos menores.
3. ¿Explique usted si la Ordenanza de Transporte Público del Distrito de Huanchaco brinda facilidades para la formalización del	Creo que, si brinda las posibilidades para poder formalizarse, solo hay que agilizar un poco los tramites, a veces se duermen los	Si brinda todas las facilidades, el problema es que las personas informales no les gustan acatar normas, en cuanto a costos de formalización	Si brinda facilidades, de acuerdo a lo especificado en la ordenanza de transporte si brinda facilidades.	Mi opinión es que, en esa parte si brinda las facilidades para formalizarse y constituirnos como asociación y formalizarnos.	Si brinda facilidades para formalización, el problema es con los ciudadanos que no tratamos de ser formales.	En mi opinión si brinda las facilidades para formalización, no se está pidiendo algo que no se pueda cumplir, se pide lo más básico.

Servicio de Mototaxis?	documentos en la municipalidad.	habría que ajustar a un poco menos, para dar facilidades a las personas para que se formalicen.				
<u>PALABRAS CLAVE (CODIFICACIÓN):</u>	Actualización, Coherencia, Adecuación, Facilidades para la formalización, Tiempo de trámite	Incumplimiento, Coherencia, Modificaciones, Consenso con organizaciones, Desacato a las normas, Facilidades para la formalización, Costos de formalización	Conveniente, Coherencia, Facilidades para la formalización	Inaplicación, Incumplimiento, Incoherencia, Facilidades para la formalización	Irrealidad, Incumplimiento, Difusión, Incoherencia, Facilidades para la formalización, Desinterés	Conveniente, Incumplimiento, Actualización, Coherencia, Facilidades para la formalización
<u>RESULTADO:</u>	De las opiniones y puntos de vista de los seis operadores de transporte entrevistados, se obtuvo como resultado que, cuatro de ellos expresaron que la Ordenanza de Transporte Público (OTP) si tiene coherencia con las Normas Nacionales y las Políticas Públicas del país, con respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis (SM); sin embargo, tres de ellos manifestaron que esta debe ser modificada, actualizada y adecuada de acuerdo a la realidad de cada zona de trabajo, y en consenso con las organizaciones relacionadas al SM; por otra parte, todos los entrevistados opinaron que, la OTP es conveniente y brinda facilidades para la formalización, siendo necesario su cumplimiento y aplicación por parte de la entidad municipal.					

CATEGORÍA: ORDENANZA DE TRANSPORTE PÚBLICO (Política Pública)

SUB CATEGORÍA A PRIORI 2: Requisitos y Condiciones para la formalización del Servicio de Mototaxis.

OBJETIVO ESPECIFICO N° 2: Describir los requisitos y condiciones según la Ordenanza de Transporte Público, respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis.

CONSTRUCTO 2: Los Requisitos y Condiciones para la formalización en el Transporte Público deben ser simples y prácticos, que brinden facilidades a quienes quieran formalizarse en el sector transporte.

Pregunta	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3	Entrevistado 4	Entrevistado 5	Entrevistado 6
4. ¿Qué opina usted sobre los requisitos y condiciones para la formalización de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco?	Creo que están dentro de lo que norma el reglamento nacional del servicio de transporte público especial de pasajeros, no creo que haya algún problema, salvo adaptarlo al medio a la zona.	Lo que respecta a los requisitos están de acuerdo con lo formal que debe ser, quizás habría que hacer un reajuste en los costos de formalización para facilitar a los transportistas que se formalicen.	Considero que los Mototaxistas debemos estar sujetos a estos requisitos para que nos puedan dar el permiso, lo que si se observa es que cada requisito tiene un costo de formalización, sobre los cuales se tiene que solicitar exoneración de los pagos.	En mi opinión, la municipalidad si nos alcanza los requisitos para formalización y por ello si podemos obtener los requisitos, entregarlos y obtener el permiso de operación.	Acerca de la cantidad de requisitos parecen bastante, pero son cosas que, si encajan con el ciudadano para ponerse al día con todos los requisitos, para mi si estoy de acuerdo.	Los requisitos están bien, sin embargo, considero que el costo de formalización debería bajar algo, porque también tenemos obligación de contribuir con la municipalidad, veo que los requisitos son accesibles.
5. ¿Considera usted que los requisitos y condiciones de formalización son adecuados para	Pienso que, si son adecuados para la formalización, siempre y cuando	Los requisitos si son adecuados, el problema sería el reajuste en los costos de formalización, en	Creo que es un poco complicado en la presentación de documentos, de papeleo, sería bueno hacerlo más práctico	Pienso que los requisitos si son adecuados y eso conlleva a poder trabajar en el transporte en el	Si son adecuados los requisitos para formalizarse, por el motivo que son simples, que se podrían cumplir,	Considero que los requisitos y condiciones de formalización establecidos por la municipalidad

formalizarse en el Servicio de Mototaxis?, fundamente su respuesta.	se tome en cuenta la zona.	cuanto al tiempo de tramite me parece que, si está bien, el tiempo me parece está de acuerdo a las normas.	para formalizarse y pertenecer a la municipalidad.	centro poblado de manera formal.	sin embargo, al respecto de los costos de formalización talvez son un poco elevados, de acuerdo a la realidad que se vive en nuestro centro poblado, sería bueno reducirlos un poco.	de huanchaco si son adecuados para que los Mototaxistas se puedan formalizar.
6. ¿Ha recibido información por parte de la MDH sobre los requisitos y condiciones para la formalización en el Servicio de Mototaxis?, fundamente su respuesta.	En su momento si hemos recibido información, cada año hemos recibido porque cada año renovamos los permisos, estamos con conocimiento de los requisitos de la ordenanza.	Debería haber más difusión de los requisitos para formalización de los Mototaxis, hacerles saber a los Mototaxistas qué beneficios van a tener si es que ellos se formalizan, decirles cuales son las consecuencias si es que ellos no se formalizan.	Si nos han comunicado por intermedio de la oficina de transporte.	Si he recibido información, además, periódicamente hemos recibido charlas de seguridad vial, concientización por parte de la municipalidad, en esa parte si hemos tenido reuniones, y en la actualidad también nos hemos reunido.	En mi caso hasta el momento no he recibido información sobre los requisitos para la formalización, sería bueno que, estando próximo el siguiente año, la municipalidad nos visiten por esta zona y nos den a conocer las normas y las leyes nacionales.	Durante el tiempo que he venido trabajando en Mototaxis si he recibido información por parte de la municipalidad de huanchaco sobre los requisitos para formalizarnos en el servicio de Mototaxis.

<u>PALABRAS CLAVE</u> (CODIFICACIÓN):	Requisitos adecuados, Adecuación, Comunicación, Información	Requisitos adecuados, Costos de formalización, Tiempo de trámite, Difusión, Concientización	Requisitos adecuados, Costos de formalización, Trámite complicado, Trámites prácticos, Información	Requisitos adecuados, Información, Capacitación, Concientización, Reuniones	Requisitos adecuados, Requisitos simples, Costos de formalización, Desinformación, Capacitación	Requisitos adecuados, Costos de formalización, Requisitos accesibles, Información
<u>RESULTADO:</u>	De las opiniones y puntos de vista de los seis operadores de transporte entrevistados, se obtuvo como resultado que, todos expresaron que los requisitos y condiciones para la formalización del Servicio de Mototaxis son adecuados, simples, y accesibles; sin embargo, cuatro entrevistados manifestaron que es necesario reajustar o disminuir los costos de formalización; además cinco participantes opinaron que, sin han recibido información de los requisitos, pero debe haber mayor comunicación, concientización y difusión a la población, a través de capacitaciones y reuniones por parte de la entidad municipal.					

<u>CATEGORÍA:</u> ORDENANZA DE TRANSPORTE PÚBLICO (Política Pública)						
<u>SUB CATEGORÍA A PRIORI 3:</u> Deficiencias de la Ordenanza de Transporte Público.						
<u>OBJETIVO ESPECIFICO N° 3:</u> Analizar las deficiencias de la Ordenanza de Transporte Público respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis.						
<u>CONSTRUCTO 3:</u> Para evitar las deficiencias en las Ordenanzas de Transporte (Política Pública) se debe analizar los verdaderos problemas relacionados con el transporte público.						
Pregunta	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3	Entrevistado 4	Entrevistado 5	Entrevistado 6
7. ¿Qué opinión tiene usted sobre el proceso de formalización del Servicio de	Pienso que mientras la municipalidad cumpla todo lo estipulado en la ordenanza y la norma nacional no hay problema,	El proceso de formalización si está bien y de acuerdo a las normas nacionales, solo en caso de los costos de formalización son	Como repito se observa mucho tramite, es por ello que sería bueno reducir el proceso de formalización haciéndolo más	En cuanto al costo de formalización, que es la parte económica, en ese punto deben ajustarse a la	Con respecto al proceso considero que debería modificarse los costos de formalización en todo el proceso,	Me parece que el proceso de formalización y la secuencia seguida está bien, excelente, lo que si reitero es sobre

<p>Mototaxis seguido por la MDH?</p>	<p>solamente un poco lo que nos molesta es la informalidad.</p>	<p>de acuerdo a las municipalidades porque eso no está regulado por las normas nacionales.</p>	<p>rápido y práctico para formalizarse.</p>	<p>realidad del morador, del Mototaxista, porque la economía no está bien para nadie.</p>	<p>además de ello desconocemos el proceso y en mi opinión son costos elevados y difícil de hacer por lo económico.</p>	<p>los costos de formalización deberían reducirse.</p>
<p>8. ¿Desde su punto de vista, existen deficiencias en la Ordenanza de Transporte Público respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis? ¿Describa cuáles son?</p>	<p>Creo que no, al menos en el balneario que es la zona donde trabajamos no hay deficiencias, si considero que se debe actualizar la ordenanza por el tiempo que tiene sería bueno actualizarla para que sea más efectiva y acorde con la necesidad del servicio.</p>	<p>En mi opinión el tema de costos de formalización es la mayor deficiencia, además de ello otra deficiencia sería en cuanto el tiempo de trámite, el cual se podría disminuir un poco, otra deficiencia sería la falta de difusión de los requisitos de formalización.</p>	<p>Creo que no existen deficiencias, todo está correcto porque todo debe ser formal, pero hay tramites que se deben abreviar.</p>	<p>En cuanto al tiempo de tramite si existe deficiencia porque en algunas ocasiones se excede del tiempo de lo estipulado, además de ello otra deficiencia sería el plazo de vigencia de 1 año en los permisos, son muy poco tiempo, sugiriendo que sea de 2 años; además en cuanto al costo también existen deficiencias desde el punto de vista económico.</p>	<p>En cuanto al tiempo de tramite lo que menciona la norma no es lo que indica, porque cuando uno va a realizar las gestiones el tiempo de trámite se alarga demasiado, siendo esa deficiencia no solo en la municipalidad sino también a nivel nacional.</p>	<p>En cuanto el tiempo de trámite veo una deficiencia porque me parece muy largo para atender los permisos de transporte, además en los costos también veo una deficiencia.</p>

<p>9. ¿Considera usted que se pueden solucionar estas deficiencias? ¿De qué manera?</p>	<p>Si se puede solucionar la actualización de la ordenanza mediante las correcciones que haga la municipalidad en conjunto con los operadores del servicio para que sea más acorde con la zona y más eficaz en el control.</p>	<p>Claro que se pueden solucionar estas deficiencias, reducir los costos, adecuarlos a la realidad que tenemos de la coyuntura del COVID y del distrito, disminuir los días que demoran los permisos, y también la difusión a todos los Mototaxis.</p>	<p>Creo que se debe llegar a un término o una condición en que cada conductor les sea más fácil presentar cada uno sus documentos directo a la municipalidad y sea la misma quien haga los trámites de formalización, que sean más simples más prácticos, porque para los informales es un poco difícil tratar de hacer todos estos trámites.</p>	<p>A través de modificaciones en la ordenanza y reajustes en los costos y tiempo de trámite, porque no se ajustan a la realidad del centro poblado.</p>	<p>Claro que se pueden solucionar, solo depende que las autoridades pongan mano dura con la informalidad, que tengan más interés en tratar de solucionar este problema, y en cuanto a las deficiencias se pueden solucionar modificando y disminuyendo el tiempo de los tramites que a veces son demasiado largos.</p>	<p>De hecho, que se pueden solucionar, al menos nosotros como Mototaxistas estamos dispuestos a apoyar en todo lo que se necesite y esperamos que la municipalidad también brinde las facilidades.</p>
<p><u>PALABRAS CLAVE</u> (CODIFICACIÓN):</p>	<p>Cumplimiento, Proceso de formalización adecuado, Actualización, Modificaciones, Consenso con organizaciones</p>	<p>Proceso de formalización adecuado, Costos de formalización, Tiempo de trámite, Difusión, Adecuación</p>	<p>Trámite complicado, Proceso de formalización rápido y práctico, Trámites simples</p>	<p>Costos de formalización, Tiempo de trámite, Plazo de vigencia, Modificaciones, Irrealidad</p>	<p>Costos de formalización, Desconocimiento, Tiempo de trámite, Rigurosidad, Interés en el problema, Modificaciones</p>	<p>Proceso de formalización adecuado, Costos de formalización, Tiempo de trámite, Cooperación, Facilidades</p>
<p><u>RESULTADO:</u></p>	<p>De las opiniones y puntos de vista de los seis operadores de transporte entrevistados, se obtuvo como resultado que, cuatro de ellos manifestaron que es una deficiencia en la Ordenanza de Transporte Público (OTP) los costos de formalización, los cuales consideraron elevados, debiendo reducirse o reajustarse a la realidad del Mototaxista; así mismo, estos cuatro entrevistados</p>					

opinaron que, también es una deficiencia el tiempo de trámite para la formalización, el cual es muy largo y en algunas ocasiones se exceden del tiempo estipulado; no obstante, todos ellos expresaron que estas deficiencias se pueden solucionar mediante la modificación, actualización y adecuación de la OTP, para obtener un proceso de formalización adecuado, rápido y práctico, elaborado en conjunto y en cooperación con los operadores del Servicio de Mototaxis.

CATEGORÍA: INFORMALIDAD EN EL SERVICIO DE MOTOTAXIS

SUB CATEGORÍA A PRIORI 4: Nivel de informalidad del Servicio de Mototaxis.

OBJETIVO ESPECIFICO N° 4: Analizar el nivel de informalidad existente en el Servicio de Mototaxis.

CONSTRUCTO 4: Conocer el nivel de informalidad en el Servicio de Mototaxis es muy necesario para analizar mejor las acciones que se deben realizar para disminuir la informalidad en este servicio.

Pregunta	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3	Entrevistado 4	Entrevistado 5	Entrevistado 6
10. ¿Cuál es su opinión, en general, sobre la informalidad del Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco?	Creo que es un problema de competencia desleal por parte de los informales, pues no respetan reglas, no respetan paraderos, son un problema latente en el día a día.	Ha venido creciendo a pasos agigantados, debido a problemas con las personas que manejan las Mototaxis, resaltando el factor educación, la mayoría de personas, el noventa y nueve por ciento son de	La informalidad trae consecuencias negativas, y en el caso del transporte puede generar algún accidente, la informalidad como se sabe no están registrados, puede ser porque no tengan documentos, no tengan el seguro contra accidentes de tránsito.	La informalidad en el centro poblado es muy elevada, podría decir que es un 70% u 80%, porque hay más informales que asociaciones formales, siendo la municipalidad la encargada de la formalización y la fiscalización, es por eso que hay informalidad	En nuestro centro poblado la informalidad es un problema bien elevado, y para mí es responsabilidad de las autoridades, además de los ciudadanos que permitimos que exista el informal, y cuál es el tema de fondo del informal, lo económico, porque el estado nos pone muchas	La informalidad es un problema grande en el centro poblado, todos los días tenemos que estar lidiando con los ambulantes, con los Mototaxis informales, y sobre ello no encontramos solución ni el apoyo de las autoridades ni local ni distrital.

		clase socio económico bajo.		porque no se está fiscalizando.	trabas en tema de costos y trámites para poder ser formales.	
11. ¿Desde su punto de vista cuántas Mototaxis operan en la informalidad en el Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco? ¿Qué consecuencias genera?	En el balneario que es la zona donde trabajamos debe haber alrededor de veinte unidades informales o más, que salen a trabajar a diario, en mi zona hay un 20% de informalidad.	He contado treinta y dos Mototaxis informales que corresponde al 21%, esto genera consecuencias como robos, personas malcriadas, accidentes, el fastidio del ruido, utilizan demasiadas luces.	Serán un mínimo de diez a quince Mototaxis informales, que corresponde a un 15% de informalidad.	En el centro poblado existen aproximadamente mil Mototaxis entre asociaciones, empresas e informales, y las consecuencias se presentan los asaltos, y cualquier tipo de delitos, caos vehicular y caos peatonal, ambiental, la delincuencia, la drogadicción, violaciones.	Existen más o menos 250 a 300 Mototaxis informales, los cuales generan peligro y delitos, porque corren a excesiva velocidad sin medir las consecuencias, porque saben que no les pasa nada, la ley para ellos no existe, si algo sucede con las Mototaxis no tienen nada que perder.	Deben haber aproximadamente cuatrocientas Mototaxis informales y en formales deben existir unas mil doscientas Mototaxis, lo que representa un 30% de informalidad en el centro poblado, lo que genera desorden, caos vehicular, la invasión de las calles, grescas y peleas, robos, asaltos, e incluso con mano armada.
12. ¿Qué acciones viene realizando la Municipalidad Distrital de Huanchaco para disminuir la	Las acciones son las mínimas que vienen realizando, debería analizarse el presupuesto para personal de inspectores, creo	He visto que la municipalidad si realiza acciones, pero insuficientes, creo que no tiene destinado el presupuesto para	La municipalidad ha comunicado que los Mototaxis informales deben pertenecer a una asociación, pero no se pueden por	La municipalidad está realizando operativos, que es muy bueno porque ayuda a los formales para desarrollar nuestro	Acerca de las acciones de la municipalidad son lentas acá en el milagro, y son muy escasas, y lo que propondría a la	La municipalidad ha estado realizando operativos, pero a lo lejos, considero que la municipalidad

<p>informalidad en el Servicio de Mototaxis? ¿Cuáles propone usted?</p>	<p>que ese es el problema que habría en la municipalidad, además debería coordinarse con la comisaria para erradicar los paraderos informales.</p>	<p>la contratación de fiscalizadores que deben existir, además los montos de las multas deben ser elevados para que los vehículos se formalicen.</p>	<p>temas económicos, porque son muy elevados sus costos de ingreso, sugiriendo en este caso que la municipalidad apoye en la formalización, brindando las facilidades para formar una nueva asociación.</p>	<p>trabajo con normalidad, mi opinión es que las sanciones sean más sólidas, sugiero que se sigan realizando los operativos, también la municipalidad debe fomentar reunión con los informales, tratar de organizarlos.</p>	<p>municipalidad es ir por todos los paraderos junto con la policía nacional de robos para verificar si las Mototaxis son legales o ilegales, y además deben hacer operativos siempre y verán que los resultados se darán en menos de dos meses.</p>	<p>debería poner mayor empeño en la fiscalización, propongo que se hagan operativos semanales.</p>
<p><u>PALABRAS CLAVE</u> (CODIFICACIÓN):</p>	<p>Competencia desleal, Desacato a las normas, Nivel de informalidad medio, Acciones insuficientes, Ausencia de Inspectores, Coordinación inter institucional</p>	<p>Crecimiento de la informalidad, Factor humano, Nivel socioeconómico bajo, Nivel de informalidad medio, Actos ilícitos, Accidentes de tránsito, Acciones insuficientes, Ausencia de Inspectores, Sanciones drásticas</p>	<p>Accidentes de tránsito, Indocumentación, Nivel de informalidad moderado, Afiliación, Costos de Afiliación, Facilidades para la formalización</p>	<p>Nivel de informalidad elevado, Fiscalización insuficiente, Actos ilícitos, Caos del tránsito, Contaminación ambiental, Drogadicción, Violaciones, Sanciones drásticas, Reuniones</p>	<p>Nivel de informalidad elevado, Factor social, Barreras económicas, Actos ilícitos, Excesiva velocidad, Factor humano, Acciones escasas, Coordinación inter institucional, Fiscalización insuficiente</p>	<p>Nivel de informalidad elevado, Conflictos sociales, Desinterés institucional, Desorden. Caos del tránsito, Actos ilícitos, Fiscalización insuficiente</p>

<u>RESULTADO:</u>	De las opiniones y puntos de vista de los seis operadores de transporte entrevistados, se obtuvo como resultado que, el nivel de informalidad en el servicio de Mototaxis es distinto en los dos escenarios de estudio, mientras que tres participantes del Balneario de Huanchaco manifestaron que el nivel de informalidad es medio o moderado, los otros tres participantes del Centro Poblado El Milagro mencionaron que el nivel de informalidad es elevado; a pesar de las diferentes opiniones todos expresaron que, la informalidad genera consecuencias negativas, entre los más resaltantes son: actos ilícitos, accidentes de tránsito y caos del tránsito; ante ello, cinco entrevistados opinaron que las acciones realizadas por la municipalidad son insuficientes, sumado a ello, dos participantes mencionaron la ausencia de inspectores; en ese aspecto, todos manifestaron que la municipalidad debe realizar acciones tales como: fiscalización constante, facilidades para la formalización, sanciones drásticas y coordinación inter institucional.
-------------------	--

<u>CATEGORÍA:</u> INFORMALIDAD EN EL SERVICIO DE MOTOTAXIS						
<u>SUB CATEGORÍA A PRIORI 5:</u> Factores que posibilitan la informalidad del Servicio de Mototaxis.						
<u>OBJETIVO ESPECIFICO N° 5:</u> Analizar los factores que posibilitan el incremento de la informalidad del Servicio de Mototaxis.						
<u>CONSTRUCTO 5:</u> Los factores que posibilitan la informalidad son los aspectos que se deben analizar, principalmente, para buscar alternativas o propuestas que las supriman, promoviendo de esta manera la formalización en el Servicio de Mototaxis.						
Pregunta	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3	Entrevistado 4	Entrevistado 5	Entrevistado 6
13. ¿Por qué cree usted que existe la informalidad del Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco?	Creo por la falta de mano dura en el control de la autoridad, debido a que no se encuentra en la capacidad de inspectores, las normas están dadas, lo que falta es la coordinación	La primera causa es por la flexibilidad de la municipalidad, no hay inspectores, no hay operativos, además de ello el problema de las personas que no les gusta acatar normas, para ello se tiene que ser más	Lo que he observado, porque soy parte también de la informalidad, es que algunos Mototaxistas son menores de edad, otros no tienen documentos, son informales al cien por ciento, no	En primer lugar, porque las autoridades no ponen limite a ello, segundo, la misma ciudadanía permite que haya informalidad al inclinarse por las Mototaxis informales, para	La informalidad es un problema como un cáncer en nuestro país, viene desde las leyes que son muy frágiles y sensibles, deben ser más drásticas, se debe concientizar al	Pienso que es dejadez de los propietarios de las Mototaxis informales, es su responsabilidad continuar con los gastos, tiene que ver donde afiliarse, y si hablamos de costos de afiliación

	y el personal para efectuar el control.	fuerte en los reglamentos, en las decisiones, y los operativos deben ser constantes.	tienen seguro contra accidentes de tránsito, no tiene licencia de conducir, y todo eso se les tiene que comunicar.	ello sugiero que la municipalidad se acerque a los informales para tratar de formalizarlos a través de reuniones.	ciudadano, dándole a conocer cuáles son las consecuencias de ser informal y cuáles son los beneficios de ser formal.	nosotros tenemos gastos como empresa, son enormes y realizamos muchos gastos.
14. ¿Cuáles considera usted que sean los factores que posibilitan el incremento de la informalidad del Servicio de Mototaxis?	Creo que es el factor económico y social, porque hay muchos jóvenes que, a falta de oportunidades de estudio de superación, ven una salida rápida en la Mototaxi, sumado a ello poca presencia de la autoridad para realizar la erradicación de la informalidad, respecto a los costos se solicitó la regulación a un costo mínimo.	La falta de operativos, falta de fiscalizadores, falta de apoyo de la policía, la falta de identificación de los conductores de Mototaxis, algunos tienen sentencias y están requisitorizados, falta de apoyo de la sub prefectura, no existe apoyo entre instituciones, o no quieren apoyar.	Creo que es el factor económico y social, en lo social porque de acuerdo al mundo donde ellos viven, su manera de actuar, son un poco dejados en sus cosas personales como tener sus documentos, y con respecto a lo económico no tienen el dinero para hacer sus trámites, son dos factores que van de la mano.	En mi opinión, los factores más preponderantes son lo económico y lo social por la irresponsabilidad de los ciudadanos que no formalizan, adicionalmente el factor normativo porque es muy fácil obtener una licencia de conducir.	Para mí el factor económico es lo que posibilita la informalidad, por parte del estado con sus costos elevados, también un factor administrativo porque nuestras autoridades no se acercan hablar con el ciudadano, porque si se comunica con el ciudadano se combatiría la informalidad, dándole charlas y haciéndoles entender.	Pienso que es el factor social, factor humano, es decir, que las personas si quisieran formalizarse harían lo posible por afiliarse a una asociación para poder circular, no es factor económico porque hay facilidades para afiliarse a una asociación y estar formalizado.
15. ¿Cree usted que sería	Creo que no, analizando la	Se debería implementar una	Creo que no, todo está detallado en la	Sugiero que la municipalidad	Creo que se debería acelerar	Creo que solo sería modificar algunos

<p>necesario implementar alguna norma complementaria que ayude a reducir la informalidad del Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco? ¿Explique cómo?</p>	<p>ordenanza es suficiente, solo hay que aplicar nada más lo que indica la ordenanza.</p>	<p>ordenanza donde se especifique los puntos críticos en los que no deben ingresar Mototaxis, otra ordenanza con las características de las Mototaxis, además que los conductores estén correctamente vestidos.</p>	<p>ordenanza, por el momento no hay nada que modificar, lo que sí podría normar es sobre el tema de paraderos.</p>	<p>amplíe la norma donde se de facilidades al Mototaxista informal, como por ejemplo condonar los costos de formalización en los tramites.</p>	<p>más las acciones para combatir la informalidad, estar constante en el lugar de los hechos, y verán que poco a poco todos se acogen a las normas, en si sería crear una norma para que la autoridad esté más cerca con su pueblo.</p>	<p>artículos, en el sentido que se debe ser más drástico con las Mototaxis que ingresan al depósito, además de ello la municipalidad debería capacitar a los directivos de las asociaciones, hacerlos participar en reuniones donde den sus opiniones.</p>
<p><u>PALABRAS CLAVE (CODIFICACIÓN):</u></p>	<p>Flexibilidad institucional, Ausencia de inspectores, Coordinación inter institucional, Costos de formalización, Factor Económico, Factor Social, Aplicación</p>	<p>Flexibilidad institucional, Ausencia de inspectores, Fiscalización insuficiente, Factor humano, Desacato a las normas, Sanciones drásticas, Coordinación inter institucional</p>	<p>Factor humano, Indocumentación, Factor social, Factor económico, Conveniente</p>	<p>Flexibilidad institucional, Factor social, Concientización, Factor Económico, Factor Social, Factor Normativo, Facilidades para la formalización, Costos de formalización</p>	<p>Leyes permisibles, Sanciones drásticas, Concientización, Factor Económico, Factor Administrativo, Concientización, Acciones insuficientes, Acercamiento institucional</p>	<p>Factor humano, Costos de afiliación, Factor Social, Modificaciones, Sanciones drásticas, Capacitación, Reuniones</p>
<p><u>RESULTADO:</u></p>	<p>De las opiniones y puntos de vista de los seis operadores de transporte entrevistados, se obtuvo como resultado que, los factores que posibilitan el desarrollo de la informalidad en el Servicio de Mototaxis, para cuatro participantes, son el factor económico y el factor social, seguido por el factor humano según lo manifestado por tres entrevistados; así mismo, existe un factor normativo expresado por uno de los participantes, y finalmente un factor administrativo mencionado por otro entrevistado; en su conjunto</p>					

expresaron que, la informalidad existe debido a causas como: los costos de formalización elevados, fiscalización insuficiente, ausencia de inspectores, flexibilidad institucional, leyes permisibles, desacato a las normas, indocumentación y falta de coordinación inter institucional; y, para reducir la informalidad dos participantes opinaron que si se deben implementar normas complementarias; al contrario, dos entrevistados manifestaron que no sería necesario otra norma, más que aplicar lo que establece la ordenanza vigente; en cambio, dos participantes expresaron también que no es necesario otra norma, pero si se necesita modificar o ampliar la actual ordenanza para dar facilidades al Mototaxista.

ENTREVISTADO	NOMBRES Y APELLIDOS	ASOCIACIÓN O EMPRESA DE MOTOTAXIS	FUNCIÓN O CARGO QUE DESEMPEÑA	AÑOS DE TRABAJO EN EL SERVICIO DE MOTOTAXIS
Entrevistado 1	VICTOR JOHNY SANCHEZ GRADOS	OLAS DEL MAR	SOCIO - EX PRESIDENTE	16
Entrevistado 2	JOSE GERONIMO FERNANDEZ	LOS BALSARES DE HUANCHACO	PRESIDENTE	7
Entrevistado 3	OSCAR GUTIERREZ CUMPA	INFORMAL	OPERADOR DE MOTOTAXI	3
Entrevistado 4	TITO NILO LLARO CASTILLO	SAN JOSE DE EL MILAGRO	PRESIDENTE	22
Entrevistado 5	MARIO DINO PINA VARAS	SAN JOSE DE EL MILAGRO	TESORERO	2
Entrevistado 6	AGUSTIN OLOYA VASQUEZ	EMPRESA OLTÍ S.A.C.	GERENTE	22

ENTREVISTAS A FUNCIONARIOS/SERVIDORES DE LA MDH

Entrevistado 1: Dra. Nelly Edda Urcia Pulido – Gerente de Desarrollo Urbano y Rural de la Municipalidad Distrital de Huanchaco

Entrevistado 2: Sr. Ramiro Leyton Venegas – Asistente Administrativo en la Sub Gerencia de Transportes y Ordenamiento Vial de la Municipalidad Distrital de Huanchaco

<u>CATEGORÍA:</u> ORDENANZA DE TRANSPORTE PÚBLICO (Política Pública)		
<u>SUB CATEGORÍA A PRIORI 1:</u> Coherencia de la Ordenanza de Transporte con las Políticas Públicas.		
<u>OBJETIVO ESPECIFICO N° 1:</u> Analizar la coherencia de la Ordenanza de Transporte Público, respecto a la formalización, con las Normas Nacionales del Servicio de Mototaxis y las Políticas Públicas del país.		
<u>CONSTRUCTO 1:</u> Las Ordenanzas de Transporte (Municipales) deben ser coherentes con las Normas Nacionales y las Políticas Públicas, para promover la formalización en el sector transporte.		
PREGUNTA	ENTREVISTADO 1	ENTREVISTADO 2
1. ¿Qué opina usted sobre la Ordenanza de Transporte Público existente en el Distrito de Huanchaco, que regula el Servicio de Mototaxis?	Es una ordenanza expedida el año 2015, en la cual trae consigo todos los requisitos y procedimientos para la autorización de vehículos menores en el distrito, en este caso las Mototaxis, se trata de cumplir con las normas que están vigentes.	Es una ordenanza con varios años de vigencia la cual necesita ser actualizada debido a los cambios en los contextos del distrito y del país, no solo en el aspecto del transporte sino también por la actual pandemia del COVID-19 y las políticas públicas.
2. ¿Desde su punto de vista, la Ordenanza de Transporte Público tiene coherencia con las Normas Nacionales del Servicio de Mototaxis y las Políticas Públicas del país?	Si tiene coherencia con las normas de ámbito nacional.	Si tiene coherencia con las Normas Nacionales del transporte en Mototaxis, sin embargo, no se observa coherencia con las Políticas de Estado, las cuales refieren que las entidades de gobierno deben garantizar un marco normativo que promueva la formalización de las actividades económicas.
3. ¿Considera usted que la Ordenanza de Transporte Público del Distrito de Huanchaco brinda facilidades para la formalización del Servicio de Mototaxis?	Si, para las asociaciones que desean inscribirse, para que puedan estar de manera formal.	Yo creo que no brinda facilidades, debido a que establece la formalización de Mototaxis a través de asociaciones o empresas de Mototaxis, las cuales exigen

		altos costos para ingresar a dichas organizaciones.
<u>PALABRAS CLAVE (CODIFICACIÓN):</u>	Conveniente, Cumplimiento, Coherencia, Facilidades para la formalización	Actualización, Adecuación, Coherencia, Incoherencia, Promover la formalización, Limitación, Costos de afiliación
<u>RESULTADO:</u>	De las opiniones y puntos de vista de los dos funcionarios/servidores de la MDH entrevistados, se obtuvo como resultado que, ambos expresaron que la Ordenanza de Transporte Público (OTP) si tiene coherencia con las Normas Nacionales y las Políticas Públicas (PP) del país, con respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis, excepto uno de ellos manifestó que no tiene coherencia con las PP, debido a que esta no garantiza un marco normativo que promueva la formalización, siendo necesario que sea actualizada y adecuada al contexto actual; en cuanto a las facilidades para la formalización, uno de ellos opinó que si brinda facilidades, mientras que el otro manifestó que no brinda facilidades, debido a la limitación de formalización a través de asociaciones o empresas de Mototaxis, las cuales exigen altos costos de afiliación.	

<u>CATEGORÍA:</u> ORDENANZA DE TRANSPORTE PÚBLICO (Política Pública)		
<u>SUB CATEGORÍA A PRIORI 2:</u> Requisitos y Condiciones para la formalización del Servicio de Mototaxis.		
<u>OBJETIVO ESPECIFICO N° 2:</u> Describir los requisitos y condiciones según la Ordenanza de Transporte Público, respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis.		
<u>CONSTRUCTO 2:</u> Los Requisitos y Condiciones para la formalización en el Transporte Público deben ser simples y prácticos, que brinden facilidades a quienes quieran formalizarse en el sector transporte.		
<u>PREGUNTA</u>	<u>ENTREVISTADO 1</u>	<u>ENTREVISTADO 2</u>
4. ¿Cuáles son los requisitos y condiciones para la formalización de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco? ¿Qué opina al respecto?	Los requisitos son los básicos, con los cuales se pueden permitir las autorizaciones que les corresponden, son los requisitos mínimos que deben cumplirse.	Los requisitos y condiciones para formalización son adecuados y mínimos, lo que se observa un extenso tiempo del trámite administrativo y los altos costos en algunos procedimientos.
5. ¿Considera usted que los requisitos y condiciones de formalización favorecen a	Si, efectivamente con estos documentos ellos cumplirían con la formalidad, la ordenanza si favorece, porque	Considero que los requisitos y condiciones si favorecen para que los Mototaxistas dejen de ser informales, lo que sí existe

los Motaxistas para dejar de ser informales?	estos requisitos generan que ellos vayan regularizándose.	es un desinterés por parte de los informales, debido a que deben cumplir con las condiciones de la ordenanza y con las reglas de las asociaciones o empresas de Mototaxis.
6. ¿Cuántas Asociaciones o Empresas de Mototaxis están formalizadas en el Distrito de Huanchaco y cuantas unidades operan en el Servicio de Mototaxis?	A la fecha se han inscrito 23 asociaciones con un aproximado de mil trescientos Motaxistas que vienen formalizándose en el distrito, eso comprende todos los centros poblados.	En el distrito existen alrededor de 25 asociaciones o empresas de Mototaxis formalizadas, pero están distribuidas en diferentes centros poblados, siendo el de mayor concentración de asociaciones el centro poblado el milagro, con 18 asociaciones.
<u>PALABRAS CLAVE (CODIFICACIÓN):</u>	Requisitos básicos, Requisitos mínimos, Facilidades para la formalización, Nivel de formalización medio	Requisitos adecuados, Requisitos mínimos, Tiempo de trámite, Costos de formalización, Facilidades para la formalización, Desinterés, Desacato a las normas, Nivel de formalización medio
<u>RESULTADO:</u>	De las opiniones y puntos de vista de los dos funcionarios/servidores de la MDH entrevistados, se obtuvo como resultado que, ambos expresaron que los requisitos y condiciones para la formalización del Servicio de Mototaxis son adecuados, básicos y mínimos; sin embargo, uno de ellos manifestó que el tiempo de trámite administrativo es extenso y los costos en algunos procedimientos son altos; a pesar de ello, los entrevistados opinaron que, los requisitos y condiciones de formalización si favorecen a los Mototaxistas, es por ello que, perciben un nivel de formalización medio entre las más de veintitrés asociaciones existentes en el distrito de Huanchaco.	

CATEGORÍA: ORDENANZA DE TRANSPORTE PÚBLICO (Política Pública)

SUB CATEGORÍA A PRIORI 3: Deficiencias de la Ordenanza de Transporte Público.

OBJETIVO ESPECIFICO N° 3: Analizar las deficiencias de la Ordenanza de Transporte Público respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis.

CONSTRUCTO 3: Para evitar las deficiencias en las Ordenanzas de Transporte (Política Pública) se debe analizar los verdaderos problemas relacionados con el transporte público.

PREGUNTA	ENTREVISTADO 1	ENTREVISTADO 2
7. ¿Cómo se desarrolla el proceso de formalización del Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco?	El proceso de formalización si está bien estructurado por etapas que se tienen que cumplir para llegar al final que es la autorización, el proceso es correcto.	En mi opinión el proceso de formalización si es correcto, sigue una secuencia que puede ser cumplido por las asociaciones de Mototaxis y por los Mototaxistas para formalizarse adecuadamente.
8. ¿Desde su punto de vista, existen deficiencias en la Ordenanza de Transporte Público respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis? ¿Describa cuáles son?	Creo que, si existen deficiencias en la ordenanza, en cuanto al tiempo de atención de la autorización de paraderos se puede reducir, también los costos deberían ser menores para darles facilidades y así poder incentivar la formalización.	Si existen algunas deficiencias, como el alto costo de formalización y el extenso plazo para formalizarse, considero que estas deficiencias impiden que los vehículos menores se formalicen.
9. ¿Considera usted que se pueden solucionar estas deficiencias? ¿De qué manera?	Claro que se pueden solucionar, presentando una propuesta para modificación del TUPA, mediante el cual se pueden reducir los días y disminuir los costos.	Si se pueden solucionar estas deficiencias, realizando modificaciones en la ordenanza de transporte respecto al plazo y al costo de formalización.
<u>PALABRAS CLAVE</u> (CODIFICACIÓN):	Proceso de formalización adecuado, Tiempo de trámite, Costos de formalización, Facilidades para la formalización, Promover la formalización, Modificaciones	Proceso de formalización adecuado, Costos de formalización, Tiempo de trámite, Modificaciones
<u>RESULTADO:</u>	De las opiniones y puntos de vista de los dos funcionarios/servidores de la MDH entrevistados, se obtuvo como resultado que, ambos expresaron que si existen deficiencias en la Ordenanza de Transporte Público (OTP), siendo el tiempo de trámite y los costos de formalización, estos impiden que los Mototaxistas se formalicen; además, manifestaron que estas deficiencias se pueden solucionar mediante la disminución de los costos de formalización y la reducción del tiempo de trámite, a través de modificaciones en la OTP y en otras normas municipales, para darles facilidades e incentivar la formalización; por otra parte, los dos entrevistados opinaron que, el proceso de formalización está bien estructurado y es correcto, sigue una secuencia que puede ser cumplido por las asociaciones de Mototaxis.	

CATEGORÍA: INFORMALIDAD EN EL SERVICIO DE MOTOTAXIS

SUB CATEGORÍA A PRIORI 4: Nivel de informalidad del Servicio de Mototaxis.

OBJETIVO ESPECIFICO N° 4: Analizar el nivel de informalidad existente en el Servicio de Mototaxis.

CONSTRUCTO 4: Conocer el nivel de informalidad en el Servicio de Mototaxis es muy necesario para analizar mejor las acciones que se deben realizar para disminuir la informalidad en este servicio.

PREGUNTA	ENTREVISTADO 1	ENTREVISTADO 2
10. ¿Cuál es su opinión, en general, sobre la informalidad del Servicio de Mototaxis?	La informalidad se da porque en algunos casos los Mototaxistas no quieren regularizar ciertos documentos o carecen de algunos documentos, entonces para ellos les puede generar un gasto, y otro de repente porque vivimos en un país en el cual es más fácil ser informales que ser formales, sin considerar que con la formalidad pueden obtener beneficios como estar capacitados por parte de la municipalidad.	La informalidad es un problema social muy complejo, y por ello muy difícil de solucionar, más aún si la regulación no está centrada en dar alternativas para la formalización de los vehículos informales; el estado señala que los gobiernos en todos los niveles deben promover la formalización y para ello deben adecuar sus normas en favor de ello.
11. ¿Cuántas Mototaxis operan en la informalidad del Servicio de Transporte Público Especial en el Distrito de Huanchaco? ¿Qué consecuencias genera?	Aproximadamente existen unos 200 Mototaxis informales en el distrito, esto genera caos en el tránsito, así mismo en la ubicación de paraderos, inseguridad para los usuarios.	En todo el distrito existirán aproximadamente 200 unidades informales de un total aproximado de 1000 Mototaxis, esto representa un 20% de vehículos en la informalidad, un nivel menor a los datos nacionales, las principales consecuencias que genera es el caos en el tránsito vehicular y la comisión de actos delictivos.
12. ¿Qué acciones viene realizando la Municipalidad Distrital de Huanchaco para disminuir la informalidad del Servicio de Mototaxis?	La municipalidad viene brindando capacitaciones a las asociaciones sobre los beneficios y ventajas de formalización, además se vienen realizando fiscalización de manera continua.	La municipalidad realiza operativos de control y fiscalización no muy constantes, en algunos de ellos con apoyo policial y con apoyo de agentes de seguridad ciudadana.

<u>PALABRAS CLAVE (CODIFICACIÓN):</u>	Desinterés, Indocumentación, Factor social, Desconocimiento, Nivel de informalidad medio, Caos del tránsito, Inseguridad, Capacitaciones, Fiscalización constante	Factor social, Inadecuada regulación, Promover la formalización, Adecuación, Nivel de informalidad medio, Caos del tránsito, Actos ilícitos, Fiscalización insuficiente, Coordinación inter institucional, Coordinación intra institucional
<u>RESULTADO:</u>	De las opiniones y puntos de vista de los dos funcionarios/servidores de la MDH entrevistados, se obtuvo como resultado que, ambos expresaron que el nivel de informalidad en el Servicio de Mototaxis es medio; también, ambos entrevistados manifestaron que, la informalidad genera consecuencias como: el caos del tránsito, actos ilícitos e inseguridad; por otra parte, respecto a las acciones de fiscalización, uno de ellos opinó que se realizan de manera continua, y el otro mencionó que las acciones de fiscalización son insuficientes.	

CATEGORÍA: INFORMALIDAD EN EL SERVICIO DE MOTOTAXIS

SUB CATEGORÍA A PRIORI 5: Factores que posibilitan la informalidad del Servicio de Mototaxis.

OBJETIVO ESPECIFICO N° 5: Analizar los factores que posibilitan el incremento de la informalidad del Servicio de Mototaxis.

CONSTRUCTO 5: Los factores que posibilitan la informalidad son los aspectos que se deben analizar principalmente para buscar alternativas o propuestas que las supriman, promoviendo de esta manera la formalización en el Servicio de Mototaxis.

PREGUNTA	ENTREVISTADO 1	ENTREVISTADO 2
13. ¿Por qué cree usted que existe la informalidad en el Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco?	Creo que existe la informalidad por la falta de conocimiento de los Mototaxistas informales respecto a los beneficios de estar formalizados.	Creo que la informalidad en el servicio de Mototaxis ocurre por la falta de presupuesto asignado a la fiscalización del transporte por parte de la municipalidad, la falta de inspectores hace que aparezcan más vehículos informales, además de ello los costos para formalizarse son elevados.
14. ¿Cuáles considera usted que sean los factores que posibilitan el incremento	Los principales factores son: económicos, porque les demandan una serie de	Los principales factores son: económicos, es decir, para que una Mototaxi se formalice

de la informalidad del Servicio de Mototaxis?	gastos que vienen a ser los requisitos para poder formalizarse; también factores sociales, de repente la idiosincrasia de la población, de decir para que me voy a formalizar si estoy trabajando bien de esta manera, pero no saben que generan un problema a la sociedad.	tiene que pagar un alto costo de ingreso a la asociación y luego tiene que pagar un alto costo administrativo en la municipalidad, otro factor es el normativo, debido a que las normas establecen la formalización a través de una asociación o empresa, no dando otra alternativa para formalizarse.
15. ¿Sería necesario implementar alguna norma complementaria que ayude a reducir la informalidad del Servicio de Transporte Público Especial de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco? ¿Explique cómo?	Creo que no es necesario alguna otra norma, más bien se debe ser más drástico en el cumplimiento de los requisitos, aplicar más campañas de sensibilización, publicidad a través de nuestras redes sociales de la municipalidad indicando los beneficios a los cuales pueden acceder si es que son formales, y también evitar multas en las fiscalizaciones.	Considero que, si sería necesario implementar otra norma complementaria a la actual ordenanza de transporte público del distrito de huanchaco, norma que de alternativas para la formalización de Mototaxis, podría ser una norma donde se establezca el servicio individual de Mototaxis, pero regulado y controlado por la municipalidad.
<u>PALABRAS CLAVE (CODIFICACIÓN):</u>	Desconocimiento, Factor Económico, Factor Social, Cumplimiento, Costos de formalización, Concientización, Difusión, Sanciones drásticas	Fiscalización insuficiente, Ausencia de inspectores, Costos de formalización, Factor económico, Afiliación, Costo de afiliación, Factor Normativo, Limitación, Norma complementaria, Promover la formalización
<u>RESULTADO:</u>	De las opiniones y puntos de vista de los dos funcionarios/servidores de la MDH entrevistados, se obtuvo como resultado que, los factores que posibilitan el desarrollo de la informalidad en el Servicio de Mototaxis, para ambos participantes es el factor económico; mientras que para uno de ellos se adiciona el factor social, para el otro se suma el factor normativo; de la misma forma, expresaron que la informalidad existe debido a componentes como: los costos de formalización, costos de afiliación, fiscalización insuficiente, ausencia de inspectores, desconocimiento y limitación de formalización a través de asociaciones o empresas de Mototaxis; y, para reducir la informalidad uno de los participantes expresó que no es necesario alguna otra norma, debiéndose cumplir la actual Ordenanza de Transporte Público; en cambio, el otro entrevistado manifestó que si sería necesario implementar otra norma complementaria que de	

	alternativas para promover la formalización en el Servicio de Mototaxis.
--	--

ENTREVISTAS A ESPECIALISTAS/EXPERTOS EN MATERIA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Entrevistado 1: Lic. Cesar Augusto Ugaz Amaranto – Inspector de Transporte de la Sub Gerencia de Fiscalización de Transporte y Tránsito de la Municipalidad Provincial de Trujillo.

Entrevistado 2: Ing. Santos Enrique Méndez Rubio – Supervisor de Transporte de la Sub Gerencia de Fiscalización de Transporte y Tránsito de la Municipalidad Provincial de Trujillo.

<u>CATEGORÍA:</u> ORDENANZA DE TRANSPORTE PÚBLICO (Política Pública)		
<u>SUB CATEGORÍA A PRIORI 1:</u> Coherencia de la Ordenanza de Transporte con las Políticas Públicas.		
<u>OBJETIVO ESPECIFICO N° 1:</u> Analizar la coherencia de la Ordenanza de Transporte Público, respecto a la formalización, con las Normas Nacionales del Servicio de Mototaxis y las Políticas Públicas del país.		
<u>CONSTRUCTO 1:</u> Las Ordenanzas de Transporte (Municipales) deben ser coherentes con las Normas Nacionales y las Políticas Públicas, para promover la formalización en el sector transporte.		
PREGUNTA	ENTREVISTADO 1	ENTREVISTADO 2
1. ¿Qué opina usted sobre las Ordenanzas de Transporte Público existentes en los gobiernos locales (municipalidades distritales) en materia del Servicio Mototaxis?	Las ordenanzas municipales distritales muchas de ellas están desactualizadas con la normativa nacional, y así distintas municipalidades distritales siguen trabajando con ordenanzas desfasadas, y bueno desde mi punto de vista, la mayoría de ordenanzas de transporte en vehículos menores están desactualizadas y no están acorde con las normas nacionales.	En cuanto a las ordenanzas de transporte que reglamenta los vehículos menores en los distritos, deberían ser modificadas porque se está viendo mucha informalidad en los Mototaxis, debería ser más riguroso en cuanto a las autorizaciones, para que estos vehículos no sean utilizados en actos ilícitos, además deberían ser actualizadas con las normativas que da el gobierno nacional.
2. ¿Desde su punto de vista, las Ordenanzas de Transporte Distritales tienen coherencia con las Normas	Las ordenanzas municipales distritales tienen que regirse a la normativa nacional, además el reglamento de	A mi parecer si existe coherencia, porque de hecho como son normativas que se dan en un gobierno local

Nacionales del Servicio de Mototaxis y las Políticas Públicas del país?	transporte nacional señala la promoción del desarrollo de la pequeña y mediana empresa en cuestión de transporte, pero tampoco está de acuerdo con la realidad, a pesar que existen las políticas de estado y de gobierno que señalan promover la formalización.	están basadas en las normas nacionales, por lo tanto, debe haber coherencia, en todo caso estarían incurriendo en una falta.
3. ¿Explique usted si las Ordenanzas de Transporte de los gobiernos locales (municipalidades distritales) brindan facilidades para la formalización del Servicio de Mototaxis?	Si las ordenanzas se encontraran actualizadas y con los requisitos mínimos seria de fácil acceso, a pesar de ello, si brindan las facilidades para la formalización de los Mototaxis.	Lo que puedo observar es que, si brindan facilidades, los costos son mínimos, es práctico y fácil de poder obtener una autorización.
<u>PALABRAS CLAVE (CODIFICACIÓN):</u>	Actualización, Incoherencia, Promover la formalización, Facilidades para formalización, Requisitos mínimos	Modificaciones, Actos ilícitos, Actualización, Coherencia, Facilidades para formalización
<u>RESULTADO:</u>	De las opiniones y puntos de vista de los dos especialistas/expertos en materia de transporte público entrevistados, se obtuvo como resultado que, uno de ellos opinó que las Ordenanzas de Transporte Público (OTP) de los distritos si tienen coherencia con las Normas Nacionales y las Políticas Públicas del país, respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis (SM), mientras que el otro manifestó que no tienen coherencia, debido a que se encuentran desfasadas y desactualizadas; al respecto, ambos opinaron que las OTP deben ser modificadas y actualizadas de acuerdo a la normativa nacional y a la realidad de los distritos; a pesar de ello, ambos opinaron que las OTP si brindan facilidades para la formalización del SM.	

CATEGORÍA: ORDENANZA DE TRANSPORTE PÚBLICO (Política Pública)

SUB CATEGORÍA A PRIORI 2: Requisitos y Condiciones para la formalización del Servicio de Mototaxis.

OBJETIVO ESPECIFICO N° 2: Describir los requisitos y condiciones según la Ordenanza de Transporte Público, respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis.

CONSTRUCTO 2: Los Requisitos y Condiciones para la formalización en el Transporte Público deben ser simples y prácticos, que brinden facilidades a quienes quieran formalizarse en el sector transporte.

PREGUNTA	ENTREVISTADO 1	ENTREVISTADO 2
4. ¿Qué opinión tiene usted sobre los requisitos y condiciones para la formalización de Mototaxis en los gobiernos locales distritales?	Los requisitos que establece el reglamento nacional de transporte en vehículos menores son mínimos, así como también establece cumplir ciertas condiciones, en términos generales, en mi opinión los requisitos si están bien dados.	En mi opinión son documentos que necesariamente tienen que ser presentados, como de los vehículos que tienen que estar registrados en sunarp, los seguros contra accidentes de tránsito deben ser vigentes, estos requisitos si se pueden cumplir.
5. ¿Mencione usted si los requisitos y condiciones de formalización favorecen a los Motaxistas para dejar de ser informales?	Todo dependen de los informales que se organicen y tengan la predisposición de formalizarse, porque por desconocimiento creen que es un tema engorroso afiliarse o llegar a formar una asociación para solicitar el permiso a la municipalidad correspondiente.	Claro, si favorecen, no entiendo porque los informales no se someten a estos requisitos para poder formalizarse, yo creo que los requisitos si son prácticos y accesibles para que se formalicen.
6. ¿Desde su punto de vista, cuáles deberían ser los requisitos y condiciones mínimas que deben establecer los gobiernos locales distritales para fomentar la formalización de los Mototaxistas?	Que la asociación quede constituida como persona jurídica registrada en registros públicos y que todas las unidades cuenten con conductores acreditados con su licencia de conducir, y su documentación del vehículo en regla para prestar el servicio, eso sería lo básico.	Los requisitos mínimos serian que el vehículo este en perfectas condiciones, que sean modernos, que el conductor esté debidamente identificado con su credencial, y libre de alguna penalidad o antecedentes negativos, y con su licencia de conducir, creo que esos serían los requisitos mínimos que deben ser para obtener una autorización.
PALABRAS CLAVE (CODIFICACIÓN):	Requisitos mínimos, Cumplimiento, Requisitos adecuados, Factor humano, Desconocimiento, Requisitos básicos	Requisitos adecuados, Desacato a las normas, Requisitos prácticos y accesibles, Requisitos mínimos
RESULTADO:	De las opiniones y puntos de vista de los dos especialistas/expertos en materia de transporte público entrevistados, se obtuvo como resultado que, ambos expresaron que los requisitos y condiciones para la formalización del Servicio de Mototaxis son adecuados, mínimos, prácticos y accesibles; también opinaron que, los	

	requisitos y condiciones de formalización si favorecen a los Mototaxistas, sin embargo, por factores humanos y de desconocimiento no se formalizan.
--	---

CATEGORÍA: ORDENANZA DE TRANSPORTE PÚBLICO (Política Pública)		
SUB CATEGORÍA A PRIORI 3: Deficiencias de la Ordenanza de Transporte Público.		
OBJETIVO ESPECIFICO N° 3: Analizar las deficiencias de la Ordenanza de Transporte Público respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis.		
CONSTRUCTO 3: Para evitar las deficiencias en las Ordenanzas de Transporte (Política Pública) se debe analizar los verdaderos problemas relacionados con el transporte público.		
PREGUNTA	ENTREVISTADO 1	ENTREVISTADO 2
7. ¿Qué opinión tiene usted sobre el proceso de formalización del Servicio de Mototaxis seguidos por las municipalidades distritales?	El proceso de formalización es sencillo, cumpliendo los requisitos que están en la ordenanza, todo está que se acondicionen a los plazos en el texto único de procedimientos administrativos que determina la municipalidad competente.	Me parece que, si está dentro de lo que indica la norma, creo que es un proceso que está dentro de lo normal para poder acceder a una autorización, y en cuanto a los costos se puede observar que son mínimos también y es fácil para poder acceder.
8. ¿Desde su punto de vista, existen deficiencias en la formalización del Servicio de Mototaxis? ¿Describa cuáles podrían ser?	Ninguna deficiencia, porque si en las ordenanzas están plasmadas los requisitos de la norma nacional a mi parecer tienen que cumplir con la documentación, en cuanto a los costos de formalización para algunas personas les parecen elevados porque debido a la pandemia han sido afectados, en cuanto a los tiempos de tramite no habría deficiencias porque está reglamentado en la norma nacional y la norma distrital tiene que cumplir con dichos plazos.	En cuanto al tiempo de trámite, depende de la cantidad de vehículos que presentan cada asociación o al número de asociaciones que existen en un distrito, en base a eso se debería evaluar si es factible atenderlo en 30 días o se podría reducir si existen menos asociaciones en el distrito.
9. ¿Considera usted que se pueden solucionar estas deficiencias? ¿De qué manera?	En los gobiernos locales cuando existe una deficiencia se corrige con otra ordenanza, de repente derogando toda la ordenanza o ciertos artículos.	Claro que se pueden solucionar, a través de las normas internas que cada municipalidad pueden modificarlo.

<u>PALABRAS CLAVE</u> (CODIFICACIÓN):	Proceso de formalización sencillo, Adecuación, Proceso de formalización adecuado, Costos de formalización, Tiempo de trámite, Modificaciones	Proceso de formalización adecuado, Costos de formalización, Tiempo de trámite, Modificaciones
<u>RESULTADO:</u>	De las opiniones y puntos de vista de los dos especialistas/expertos en materia de transporte público entrevistados, se obtuvo como resultado que, solo uno de ellos opinó que existe una deficiencia en la Ordenanza de Transporte Público (OTP), que es el tiempo de trámite, el cual depende de la cantidad de Mototaxis de cada asociación o al número de asociaciones existentes en los distritos, siendo posible solucionarlo mediante la modificación de las normas internas de las municipalidades distritales; a pesar de ello, ambos manifestaron que, el proceso de formalización es adecuado.	

CATEGORÍA: INFORMALIDAD EN EL SERVICIO DE MOTOTAXIS

SUB CATEGORÍA A PRIORI 4: Nivel de informalidad del Servicio de Mototaxis.

OBJETIVO ESPECIFICO N° 4: Analizar el nivel de informalidad existente en el Servicio de Mototaxis.

CONSTRUCTO 4: Conocer el nivel de informalidad en el Servicio de Mototaxis es muy necesario para analizar mejor las acciones que se deben realizar para disminuir la informalidad en este servicio.

PREGUNTA	ENTREVISTADO 1	ENTREVISTADO 2
10. ¿Cuál es su opinión, en general, sobre la informalidad del Servicio de Mototaxis en los distritos de Trujillo?	La informalidad se da por la desinformación acerca de la formalización, muchas veces las personas informales quieren afiliarse a una asociación, pero desconocen de los requisitos, es por eso que optan por trabajar por su cuenta de manera informal, además de ello por los costos de formalización que los consideran elevados, otro aspecto es que hay gente que no les gusta la formalización, no les gusta trabajar en orden ni bajo presión.	En los distritos existe mucha informalidad, demasiados vehículos informales, hasta incluso conductores que no están identificados, que no cuentan con licencia de conducir, hay demasiada informalidad que hace competencia a los vehículos formales.
11. ¿Desde su punto de vista, cual es el nivel de	En mi opinión existe entre un 35 a 40% de informalidad, por	En la informalidad creo que existen hasta un 30% a 40%

<p>informalidad del Servicio de Mototaxis en los distritos de Trujillo? ¿Qué consecuencias genera?</p>	<p>lo que son afectados ambas partes, el informal y la municipalidad, en el caso de la municipalidad deja de recaudar y los informales están predispuestos a ser intervenidos por los inspectores y sean conducidos al depósito municipal lo que les causa pérdidas y pagos de multas.</p>	<p>de informalidad, y las principales consecuencias son la inseguridad para los pasajeros, los asaltos que sufren los pasajeros que abordan el vehículo, los accidentes, esos serían las principales consecuencias de la informalidad.</p>
<p>12. ¿Qué acciones deberían realizar las Municipalidades Distritales para disminuir la informalidad en el Servicio de Mototaxis?</p>	<p>En mi opinión las municipalidades deberían hacer campañas acerca de la formalización, para que la gente conozca como formalizarse, campañas de seguridad vial, disminuir los costos de formalización, hacer entender a los conductores en trabajar de forma ordenada por el bien de su localidad, darles plazo para acogerse a las normas de la municipalidad, caso contrario hacer operativos constantes, hacer seguimiento a la formalidad, informar al público sobre los vehículos formales.</p>	<p>Dentro de las acciones podrían ser mayor fiscalización en cuanto a la parte operativa, y en la parte administrativa mayores facilidades a los informales, reunirse con esas personas para hacerles de conocimiento, porque tal vez muchos de ellos desconocen cuáles son los requisitos para acceder a la formalidad, además, informarles de las consecuencias de realizar el servicio informal, lo ideal sería que los informales se adecuen a las normas que reglamentan el servicio, pero podría ser en todo caso que las normas se adecuen para de alguna manera brindarles facilidades.</p>
<p><u>PALABRAS CLAVE (CODIFICACIÓN):</u></p>	<p>Desinformación, Desconocimiento, Costos de formalización, Desinterés, Nivel de informalidad elevado, Recaudación, Intervención, Infracciones, Concientización, Costos de formalización, Facilidades para la formalización, Fiscalización constante, Difusión</p>	<p>Nivel de informalidad elevado, Indocumentación, Competencia desleal, Inseguridad, Actos ilícitos, Accidentes de tránsito, Fiscalización constante, Facilidades para la formalización, Reuniones, Desconocimiento, Concientización, Adecuación</p>
<p><u>RESULTADO:</u></p>	<p>De las opiniones y puntos de vista de los dos especialistas/expertos en materia de transporte público entrevistados, se obtuvo como resultado que, ambos opinaron que el nivel de informalidad en el Servicio de Mototaxis es elevado en los distritos, generando consecuencias como: actos ilícitos, accidentes de tránsito, inseguridad y competencia</p>	

	desleal; y, para disminuir la informalidad ambos manifestaron que las municipalidades deben realizar las siguientes acciones: fiscalización constante, facilidades para la formalización, concientización y difusión de las condiciones para acceder a la formalidad.
--	---

CATEGORÍA: INFORMALIDAD EN EL SERVICIO DE MOTOTAXIS		
SUB CATEGORÍA A PRIORI 5: Factores que posibilitan la informalidad del Servicio de Mototaxis.		
OBJETIVO ESPECIFICO N° 5: Analizar los factores que posibilitan el incremento de la informalidad del Servicio de Mototaxis.		
CONSTRUCTO 5: Los factores que posibilitan la informalidad son los aspectos que se deben analizar principalmente para buscar alternativas o propuestas que las supriman, promoviendo de esta manera la formalización en el Servicio de Mototaxis.		
PREGUNTA	ENTREVISTADO 1	ENTREVISTADO 2
13. ¿Por qué cree usted que existe la informalidad en el Servicio de Mototaxis en los Distritos de Trujillo?	La falta de información es una causa, están desinformados, y en segundo lugar por los costos de formalización que los consideran elevados, que afectan su economía, para mí serían esos dos puntos.	Podría ser tal vez, porque piensan que pertenecer a una asociación les va ocasionar pagos o costos y también tienen que cumplir normas internas, además podría ser por desconocimiento, creyendo que es un gasto excesivo que van a realizar, desconociendo que formalizarse es algo sencillo y práctico.
14. ¿Cuáles considera usted que sean los factores que posibilitan el incremento de la informalidad del Servicio de Mototaxis?	Son las asociaciones que acogen a los Mototaxistas, cuando quieren formalizarse tienen que inscribirse a una asociación y en muchas veces estas cobran costos de ingreso elevadísimos, y no están al alcance, desde mi punto de vista esos son los factores, los costos elevados para asociarse a una asociación y los costos para obtener la tarjeta de circulación, siendo el factor económico el primordial que posibilita la informalidad.	En mi opinión la informalidad tiene un poco de cada factor, económico, social y también normativo, creo que un poco de cada uno es lo que ocasiona la informalidad, todo ello se puede solucionar mediante la información a estos señores, ponerlos al tanto en cuanto a la normativa, que no es nada riguroso, que los costos son accesibles para poder formalizarse.

<p>15. ¿Cree usted que sería necesario implementar alguna norma complementaria que ayude a reducir la informalidad del Servicio de Mototaxis en las municipalidades distritales? ¿Explique cómo?</p>	<p>La reducción del pago de la tarjeta de circulación que lo consideran mucho, otro aspecto serían las capacitaciones que se deben implementar.</p>	<p>Creo que las normativas deberían ir actualizando, existen normativas desfasadas, deben actualizarse a los reglamentos nacionales que son modificados constantemente, irse adecuando, yo creo que solo sería necesario actualizar las ordenanzas vigentes.</p>
<p><u>PALABRAS CLAVE</u> (CODIFICACIÓN):</p>	<p>Desinformación, Costos de formalización, Afiliación, Costos de afiliación, Factor Económico, Modificaciones, Capacitaciones</p>	<p>Costos de afiliación, Costos de formalización, Desconocimiento, Cumplimiento, Factor Económico, Factor Social, Factor Normativo, Comunicación, Concientización, Actualización, Adecuación</p>
<p><u>RESULTADO:</u></p>	<p>De las opiniones y puntos de vista de los dos especialistas/expertos en materia de transporte público entrevistados, se obtuvo como resultado que, los factores que posibilitan el desarrollo de la informalidad en el Servicio de Mototaxis, para ambos participantes, es el factor económico; de igual importancia, para uno de ellos son los factores social y normativo; también manifestaron que la informalidad existe debido a circunstancias como: costos de formalización, costos de afiliación, desinformación y desconocimiento; además, para reducir la informalidad ambos entrevistados expresaron que, no es necesario otra norma complementaria a las ordenanzas existentes, sin embargo estas deben modificarse, actualizarse y adecuarse.</p>	

Como producto de esta **CODIFICACIÓN** se obtuvieron **343 palabras o frases codificadas**, los cuales se repitieron en varias respuestas. Luego de ello, se consolidó las respuestas de todos los participantes respecto a cada objetivo específico, hallándose un resultado específico a cada uno de ellos.

Resultados Específicos relacionados a cada Objetivo Específico.

Resultado Especifico 1 (OE1):

Con respecto al Objetivo Especifico 1: Analizar la coherencia de la Ordenanza de Transporte Público (OTP), respecto a la formalización, con las

Normas Nacionales del Servicio de Mototaxis y las Políticas Públicas (PP) del país; de las opiniones y puntos de vista de los diez participantes entrevistados se analizó que, para siete de ellos, la OTP si tiene coherencia con las Normas Nacionales y las PP del país, excepto uno de los entrevistados, quien manifestó que la OTP no tiene coherencia con las PP, debido a que esta no garantiza un marco normativo que promueva la formalización; sin embargo, seis de los entrevistados opinaron que la OTP debe ser modificada, actualizada y adecuada de acuerdo al contexto actual, a la normatividad nacional y a las PP; en cuanto a las facilidades para la formalización, nueve entrevistados manifestaron que la OTP si brinda facilidades, siendo necesario su cumplimiento y aplicación por parte de la entidad municipal.

Resultado Especifico 2 (OE2):

Con respecto al Objetivo Especifico 2: Describir los requisitos y condiciones según la Ordenanza de Transporte Público, respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis; de las opiniones y puntos de vista de los diez participantes entrevistados se describió que, para todos, los requisitos y condiciones son adecuados, simples, básicos, mínimos, prácticos y accesibles; sin embargo, cinco de ellos opinaron respecto a los costos de formalización, los cuales consideraron que se deben reajustar o disminuir; en cambio, los cuatro entrevistados, funcionarios y especialistas, expresaron que los requisitos y condiciones si favorecen a los Mototaxistas para su formalización; no obstante, los operadores de transporte manifestaron que, debe haber mayor comunicación, concientización y difusión a la población de los requisitos y condiciones, a través de capacitaciones y reuniones por parte de la entidad municipal.

Resultado Especifico 3 (OE3):

Con respecto al Objetivo Especifico 3: Analizar las deficiencias de la Ordenanza de Transporte Público (OTP) respecto a la formalización del Servicio de Mototaxis (SM); de las opiniones y puntos de vista de los diez participantes entrevistados se analizó que, para seis de ellos, existen deficiencias en la OTP, siendo los costos de formalización y el tiempo de trámite, incluso uno de ellos opinó que en algunas ocasiones se exceden del tiempo establecido; al respecto manifestaron que, estas deficiencias se pueden solucionar mediante la

modificación, actualización y adecuación de la OTP, para obtener un proceso de formalización adecuado, rápido y práctico, elaborado en conjunto y en cooperación con los operadores de transporte del SM, para darles facilidades e incentivar la formalización.

Resultado Especifico 4 (OE4):

Con respecto al Objetivo Especifico 4: Analizar el nivel de informalidad existente en el Servicio de Mototaxis; de las opiniones y puntos de vista de los diez participantes entrevistados se analizó que, para cinco de ellos, el nivel de informalidad es elevado; por el contrario, para cinco de los entrevistados el nivel de informalidad es medio o moderado; a pesar de sus distintos puntos de vista, todos manifestaron que la informalidad genera diversas consecuencias, entre ellas: actos ilícitos, accidentes de tránsito, caos del tránsito, inseguridad y competencia desleal; al respecto, ocho participantes opinaron que es necesario que la entidad municipal realice acciones, tales como: fiscalización constante, facilidades para la formalización, sanciones drásticas y coordinación inter institucional, así también, concientización y difusión de las condiciones para acceder a la formalidad.

Resultado Especifico 5 (OE5):

Con respecto al Objetivo Especifico 5: Analizar los factores que posibilitan el incremento de la informalidad en el Servicio de Mototaxis; de las opiniones y puntos de vista de los diez participantes entrevistados se explicó que, los factores que posibilitan el desarrollo de la informalidad en el Servicio de Mototaxis, para ocho de los entrevistados, es el factor económico, para seis de ellos se adiciona el factor social, para tres participantes se suma el factor humano, para tres entrevistados se agrega el factor normativo, y finalmente para uno de ellos existe un factor administrativo; en su conjunto todos los participantes expresaron que, la informalidad existe debido a las siguientes causas: costos de formalización, costos de afiliación, fiscalización insuficiente, ausencia de inspectores, flexibilidad institucional, leyes permisibles, desacato a las normas, indocumentación, falta de coordinación inter institucional, desconocimiento, desinformación y limitación de formalización a través de asociaciones o empresas de Mototaxis; por lo tanto, para reducir la informalidad, cuatro participantes manifestaron que, no es necesario otra

norma complementaria, pero si se debería modificar, actualizar y adecuar la actual Ordenanza de Transporte Público (OTP); de forma similar, tres participantes opinaron que no es necesario otra norma, debiéndose aplicar y cumplir lo establecido en la OTP; por el contrario, tres entrevistados expresaron que si es necesario implementar otra norma que complemente a la OTP, que de alternativas para promover la formalización en el Servicio de Mototaxis.

RESULTADO GENERAL (OG):

Con respecto al Objetivo General de la investigación: Analizar si la Ordenanza de Transporte Público influye en el incremento de la informalidad del Servicio de Mototaxis en el Distrito de Huanchaco en el año 2021; y, a partir de los resultados específicos conseguidos en el proceso de análisis de datos realizado, se obtuvo como resultado general que, para la mayoría de participantes la Ordenanza de Transporte Público (OTP) del Distrito de Huanchaco, respecto a la formalización, si tiene coherencia con las Normas Nacionales del Servicio de Mototaxis (SM) y las Políticas Públicas (PP) del país, brindando facilidades para la formalización de esta actividad económica; así mismo, para todos los entrevistados los requisitos y condiciones para la formalización contemplados en la OTP son adecuados, simples, básicos, mínimos, prácticos y accesibles, los cuales favorecen a los Mototaxistas para su formalización; sin embargo, para la mayoría de ellos existen deficiencias en la OTP, siendo los costos de formalización y el tiempo de trámite, los mismos que se pueden solucionar mediante la modificación, actualización y adecuación de la OTP; por otra parte, hay desacuerdo en cuanto al nivel de informalidad existente en el SM, para la mitad de entrevistados el nivel de informalidad es medio o moderado, y para la otra mitad el nivel de informalidad es elevado; finalmente para la mayoría de los participantes son los factores económico y social los que posibilitan el desarrollo de la informalidad en el SM, y para reducir la informalidad la mayoría de entrevistados opinaron que no es necesario otra norma complementaria, pero se debe modificar, actualizar y adecuar a actual OTP para dar facilidades al Mototaxista.

De las 343 palabras o frases codificadas resultaron **87 códigos**, luego se procedió con el **AGRUPAMIENTO** de estos en Sub Categorías relacionadas al tema de estudio.

AGRUPACIÓN DE CÓDIGOS

PALABRAS CLAVE (Códigos que se encontraron en todas las entrevistas)	SUB CATEGORÍAS (Agrupación de Códigos)
Accidentes de tránsito	Efectos
Acciones escasas	Gestión institucional
Acciones insuficientes	Gestión institucional
Acercamiento institucional	Gestión institucional
Actos ilícitos	Efectos
Actualización	Normatividad
Adecuación	Normatividad
Afiliación	Proceso de formalización
Aplicación	Normatividad
Ausencia de inspectores	Gestión del transporte
Barreras económicas	Factores
Caos del tránsito	Efectos
Capacitación	Acercamiento a la sociedad
Coherencia	Normatividad
Competencia desleal	Efectos
Comunicación	Acercamiento a la sociedad
Concientización	Acercamiento a la sociedad
Conflictos sociales	Efectos
Consenso con organizaciones	Acercamiento a la sociedad
Contaminación ambiental	Efectos
Conveniente	Normatividad
Cooperación	Acercamiento a la sociedad
Coordinación inter institucional	Gestión institucional
Coordinación intra institucional	Gestión institucional
Costos de afiliación	Factores
Costos de formalización	Factores
Crecimiento de la informalidad	Efectos
Cumplimiento	Normatividad
Desacato a las normas	Factores
Desconocimiento	Factores
Desinformación	Factores
Desinterés	Factores
Desinterés institucional	Gestión institucional
Desorden	Efectos
Difusión	Gestión institucional
Drogadicción	Efectos
Excesiva velocidad	Efectos
Facilidades para la formalización	Normatividad
Factor administrativo	Factores
Factor económico	Factores
Factor humano	Factores
Factor normativo	Factores
Factor social	Factores

AGRUPACIÓN DE CÓDIGOS

PALABRAS CLAVE (Códigos que se encontraron en todas las entrevistas)	SUB CATEGORÍAS (Agrupación de Códigos)
Fiscalización constante	Gestión del transporte
Fiscalización insuficiente	Gestión del transporte
Flexibilidad institucional	Gestión institucional
Inadecuada regulación	Normatividad
Inaplicación	Normatividad
Incoherencia	Normatividad
Incumplimiento	Normatividad
Indocumentación	Factores
Información	Gestión institucional
Inseguridad	Efectos
Interés en el problema	Gestión institucional
Intervención	Gestión del transporte
Irrealidad	Normatividad
Leyes permisibles	Normatividad
Limitación	Factores
Modificaciones	Normatividad
Nivel de formalización medio	Nivel de informalidad
Nivel de informalidad elevado	Nivel de informalidad
Nivel de informalidad elevado	Nivel de informalidad
Nivel de informalidad medio	Nivel de informalidad
Nivel de informalidad moderado	Nivel de informalidad
Nivel socio económico bajo	Factores
Norma complementaria	Normatividad
Plazo de vigencia	Proceso de formalización
Problema social	Factores
Proceso de formalización adecuado	Proceso de formalización
Proceso de formalización rápido y práctico	Proceso de formalización
Proceso de formalización sencillo	Proceso de formalización
Promover la formalización	Normatividad
Recaudación	Gestión institucional
Requisitos accesibles	Proceso de formalización
Requisitos adecuados	Proceso de formalización
Requisitos básicos	Proceso de formalización
Requisitos mínimos	Proceso de formalización
Requisitos prácticos	Proceso de formalización
Requisitos simples	Proceso de formalización
Reuniones	Gestión institucional
Rigurosidad	Gestión institucional
Sanciones drásticas	Gestión institucional
Tiempo de trámite	Proceso de formalización
Trámite complicado	Proceso de formalización
Trámites prácticos	Proceso de formalización
Tramites simples	Proceso de formalización
Violaciones	Efectos

Finalmente, los 87 códigos se agruparon en **ocho Sub Categorías**, las mismas que se analizaron y relacionaron según el tema de estudio, resultando **dos Categorías Emergentes**.

SUB CATEGORÍAS (Agrupación de Códigos)	CATEGORÍAS EMERGENTES
Acercamiento a la sociedad	Gobernanza Municipal
Gestión del transporte	
Gestión institucional	
Normatividad	
Proceso de formalización	
Efectos	Informalidad del Servicio de Mototaxis
Factores	
Nivel de informalidad	

La **Interpretación** de la realidad, a partir de las Categorías Emergentes resultantes del proceso de análisis realizado, fueron las siguientes:

Primera Categoría Emergente:

La **Gobernanza Municipal** es fundamental, porque a través de una buena **gestión institucional** y una adecuada **gestión del transporte** se puede lograr mejores resultados en el **proceso de formalización** de las Mototaxis, siendo necesario cumplir y aplicar la **normatividad** existente; además, se debe llevar a cabo un mayor **acercamiento a la sociedad**.

Segunda Categoría Emergente:

La **Informalidad del Servicio de Mototaxis** tiene como principales causas a los **factores** económico y social, los cuales posibilitan su incremento dentro de los sectores poblacionales estudiados, a pesar de ello, el **nivel de informalidad** es distinto en ambos contextos analizados; sin embargo, los **efectos** de la informalidad

son similares en los sectores poblacionales donde se desarrolla el Servicio de Mototaxis.

Anexo 5: Autorización de aplicación del instrumento



MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE HUANCHACO

"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

Huanchaco, 10 de diciembre del 2021

CARTA N° 177-2021-GDUR/MDH

Sr:
WILLIAN R. ALVARADO ROQUE
Calle Manuel Razuri N° 672 Vista Alegre
VICTOR LARCO HERRERA

ASUNTO : AUTORIZACIÓN PARA APLICAR ENTREVISTAS Y PUBLICACION DE RESULTADOS

Por medio del presente me dirijo a Ud. para saludarlo cordialmente en nombre de la Gerencia de Desarrollo Urbano y Rural de la Municipalidad Distrital de Huanchaco y a la vez informarle que se ha aceptado su solicitud presentada mediante Carta N° 001-2021-WRAR de fecha 26 de noviembre del presente año.

Para tal efecto, se le concede las entrevistas de manera presencial al personal de la Sub Gerencia de Transportes y Ordenamiento Vial, así como también de esta gerencia, a partir del 1 de diciembre en el horario de 8:00 am a 1:00 pm y de 2:00 pm a 4:00 pm, de lunes a viernes, en los ambientes de la sala de reuniones de la Gerencia de Desarrollo Urbano y Rural ubicada en el local del Polideportivo de Huanchaco.

Así, mediante la presente se le Autoriza la aplicación de entrevistas y la publicación de resultados en el repositorio institucional de la Universidad César Vallejo de Trujillo.

Atentamente,

MUNICIPALIDAD DISTRITAL DE HUANCHACO
Gerencia de Desarrollo Urbano y Rural

Abog. Nelly Edda Urcia Pulido
GERENTE

(044) 461 313

Municipalidad Distrital de Huanchaco

www.munihuanchaco.gob.pe

munidhuanchaco@gmail.com

Av. La Ribera N° 165 - Huanchaco

Anexo 6: Validación de expertos

Estimado señor (a):

Dr. **Cesar Alberto Bazán Alvites**, mediante la presente y con el debido respeto, me dirijo a usted, en atención a su experiencia y calificada formación profesional, con la finalidad de someter a su consideración el presente instrumento en su condición de experto, a fin de que pueda evaluarlo.

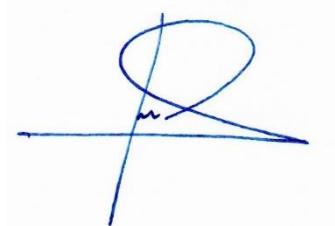
Agradezco por anticipado su aceptación, razón por la cual quedo infinitamente agradecido.

El juicio consiste en responder los siguientes criterios:

- ❖ Relación entre la categoría y las sub categorías.
- ❖ Relación entre la sub categoría y el indicador.
- ❖ Relación entre el indicador y el ítem.
- ❖ El ítem mide lo que se propone medir.
- ❖ La redacción es clara, precisa y comprensible.

Agradezco su valiosa colaboración.

Atentamente,



WILLIAN ROGERS ALVARADO ROQUE

**FICHA DE VALIDEZ DE LA ENTREVISTA
DATOS DEL EXPERTO**

NOMBRES Y APELLIDOS	César Alberto Bazán Alvites	DNI:	32960166
NOMBRE DEL INSTRUMENTO	Entrevista sobre la influencia de la Ordenanza de Transporte en la Informalidad del Servicio de Mototaxi		
Dirección domiciliaria:	Condominio sol de Huanchaco B12	Teléfono de domicilio:	
Título profesional/especialidad:	Comunicación	Teléfono celular:	985101124
Grado académico:	Doctor		
Mención:	Doctor en Educación		
Firma:	 <hr/> Dr. César Alberto Bazán Alvites DNI: 32960166	Lugar y fecha:	Trujillo 21/11/2021

Validación de expertos

Estimado señor (a):

Dr. **Pedro Otoniel Morales Salazar**, mediante la presente y con el debido respeto, me dirijo a usted, en atención a su experiencia y calificada formación profesional, con la finalidad de someter a su consideración el presente instrumento en su condición de experto, a fin de que pueda evaluarlo.

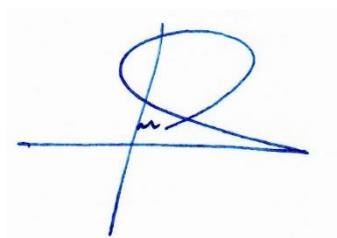
Agradezco por anticipado su aceptación, razón por la cual quedo infinitamente agradecido.

El juicio consiste en responder los siguientes criterios:

- ❖ Relación entre la categoría y las sub categorías.
- ❖ Relación entre la sub categoría y el indicador.
- ❖ Relación entre el indicador y el ítem.
- ❖ El ítem mide lo que se propone medir.
- ❖ La redacción es clara, precisa y comprensible.

Agradezco su valiosa colaboración.

Atentamente,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'R' with a horizontal line extending to the right and a vertical line extending downwards from the base of the 'R'.

WILLIAN ROGERS ALVARADO ROQUE

**FICHA DE VALIDEZ DE LA ENTREVISTA
DATOS DEL EXPERTO**

NOMBRES Y APELLIDOS	Pedro Otoniel Morales Salazar	DNI: 17910106	
NOMBRE DEL INSTRUMENTO	Entrevista sobre la influencia de la Ordenanza de Transporte en la Informalidad del Servicio de Mototaxi		
Dirección domiciliaria:	Calle Las Esmeraldas 350 – Urb. Santa Inés	Teléfono de domicilio:	044-622989
Título profesional/especialidad:	Ingeniero Mecánico, Licenciado en Educación y Abogado	Teléfono celular:	966814497
Grado académico:	Doctor		
Mención:	En Administración de la Educación		
Firma:		Lugar y fecha:	21 de noviembre del 2021

Validación de expertos

Estimado señor (a):

Dr. **Eduardo Javier Yache Cuenca**, mediante la presente y con el debido respeto, me dirijo a usted, en atención a su experiencia y calificada formación profesional, con la finalidad de someter a su consideración el presente instrumento en su condición de experto, a fin de que pueda evaluarlo.

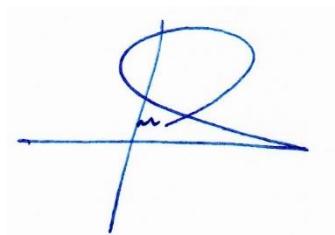
Agradezco por anticipado su aceptación, razón por la cual quedo infinitamente agradecido.

El juicio consiste en responder los siguientes criterios:

- ❖ Relación entre la categoría y las sub categorías.
- ❖ Relación entre la sub categoría y el indicador.
- ❖ Relación entre el indicador y el ítem.
- ❖ El ítem mide lo que se propone medir.
- ❖ La redacción es clara, precisa y comprensible.

Agradezco su valiosa colaboración.

Atentamente,

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized loop at the top, a horizontal line extending to the right, and a vertical line extending downwards from the center of the loop.

WILLIAN ROGERS ALVARADO ROQUE

**FICHA DE VALIDEZ DE LA ENTREVISTA
DATOS DEL EXPERTO**

NOMBRES Y APELLIDOS	Eduardo Javier Yache Cuenca	DNI:	41645161
NOMBRE DEL INSTRUMENTO	Entrevista sobre la influencia de la Ordenanza de Transporte en la Informalidad del Servicio de Mototaxi		
Dirección domiciliaria:	Av. Juan Pablo II 239, san Andrés	Teléfono de domicilio:	
Título profesional/especialidad:	Licenciado en Administración	Teléfono celular:	948669959
Grado académico:	Doctor		
Mención:	Gestión Pública y Gobernabilidad		
Firma:	 COLEGIO DE ESTADÍSTICOS DEL PERÚ CONSEJO REGIONAL LA LIBERTAD <hr/> Ing. Eduardo Javier Yache Cuenca SECRETARIO COESPE N°428	Lugar y fecha:	Trujillo 24/11/2021

Anexo 7: Consentimiento informado del participante

CONSENTIMIENTO INFORMADO DEL PARTICIPANTE

El propósito de este documento es proporcionar al participante una clara explicación de la naturaleza de la investigación, así como hacerle de conocimiento su rol como participante en este estudio.

Esta investigación es realizada por el Sr. Willian Rogers Alvarado Roque estudiante de la Maestría en Gestión Pública de la Universidad César Vallejo - Sede Trujillo, cuya tesis tiene por título "La Ordenanza de Transporte Público y la informalidad en el Servicio de Mototaxis del Distrito de Huanchaco — Trujillo, Año 2021"; el objetivo general de la investigación, de enfoque Cualitativo con diseño Fenomenológico, es Analizar si la Ordenanza de Transporte Público influye en la informalidad del Servicio de Mototaxis del Distrito de Huanchaco.

Si usted accedió a participar en esta investigación se le pedirá responder preguntas en una entrevista semiestructurada, la cual tendrá una duración aproximada de 30 minutos, siendo grabada por el investigador para que luego pueda transcribirse las ideas que usted haya expresado, codificar la información identificando las categorías y subcategorías en componentes que dimensionen y estructuren las variables de estudio.

La participación en este estudio es voluntaria, la información que se recoja será netamente para la investigación, ya que no se utilizará para otro propósito, sus respuestas serán codificadas y pasarán a ser parte de los resultados de investigación.

Por lo anterior, acepto participar voluntariamente en esta investigación conducida por el Sr. Willian Rogers Alvarado Roque. He sido informado(a) del objetivo de estudio, su enfoque y diseño, igualmente se me ha indicado que deberé de responder las preguntas en una entrevista semiestructurada que servirá para la investigación.

Reconozco que la información que proporcione será usada para esta investigación y no para otros propósitos, y que puedo pedir información sobre los resultados de este estudio cuando este haya concluido.

NELLY EDDA URCIA PULIDO

Nombre completo del participante



Firma del participante

Fecha: 10 de diciembre del 2021

CONSENTIMIENTO INFORMADO DEL PARTICIPANTE

El propósito de este documento es proporcionar al participante una clara explicación de la naturaleza de la investigación, así como hacerle de conocimiento su rol como participante en este estudio.

Esta investigación es realizada por el Sr. William Rogers Alvarado Roque estudiante de la Maestría en Gestión Pública de la Universidad César Vallejo - Sede Trujillo, cuya tesis tiene por título “La Ordenanza de Transporte Público y la informalidad en el Servicio de Mototaxis del Distrito de Huanchaco — Trujillo, Año 2021”; el objetivo general de la investigación, de enfoque Cualitativo con diseño Fenomenológico, es Analizar si la Ordenanza de Transporte Público influye en la informalidad del Servicio de Mototaxis del Distrito de Huanchaco.

Si usted accedió a participar en esta investigación se le pedirá responder preguntas en una entrevista semiestructurada, la cual tendrá una duración aproximada de 30 minutos, siendo grabada por el investigador para que luego pueda transcribirse las ideas que usted haya expresado, codificar la información identificando las categorías y subcategorías en componentes que dimensionen y estructuren las variables de estudio.

La participación en este estudio es voluntaria, la información que se recoja será netamente para la investigación, ya que no se utilizará para otro propósito, sus respuestas serán codificadas y pasará a ser parte de los resultados de investigación.

Por lo anterior, acepto participar voluntariamente en esta investigación conducida por el Sr. William Rogers Alvarado Roque. He sido informado(a) del objetivo de estudio, su enfoque y diseño, igualmente se me ha indicado que deberé de responder las preguntas en una entrevista semiestructurada que servirá para la investigación.

Reconozco que la información que proporcione será usada para esta investigación y no para otros propósitos, y que puedo pedir información sobre los resultados de este estudio cuando este haya concluido.

RAMIRO LEYTON VENEGAS

Nombre completo del participante

Fecha: 10 de diciembre del 2021

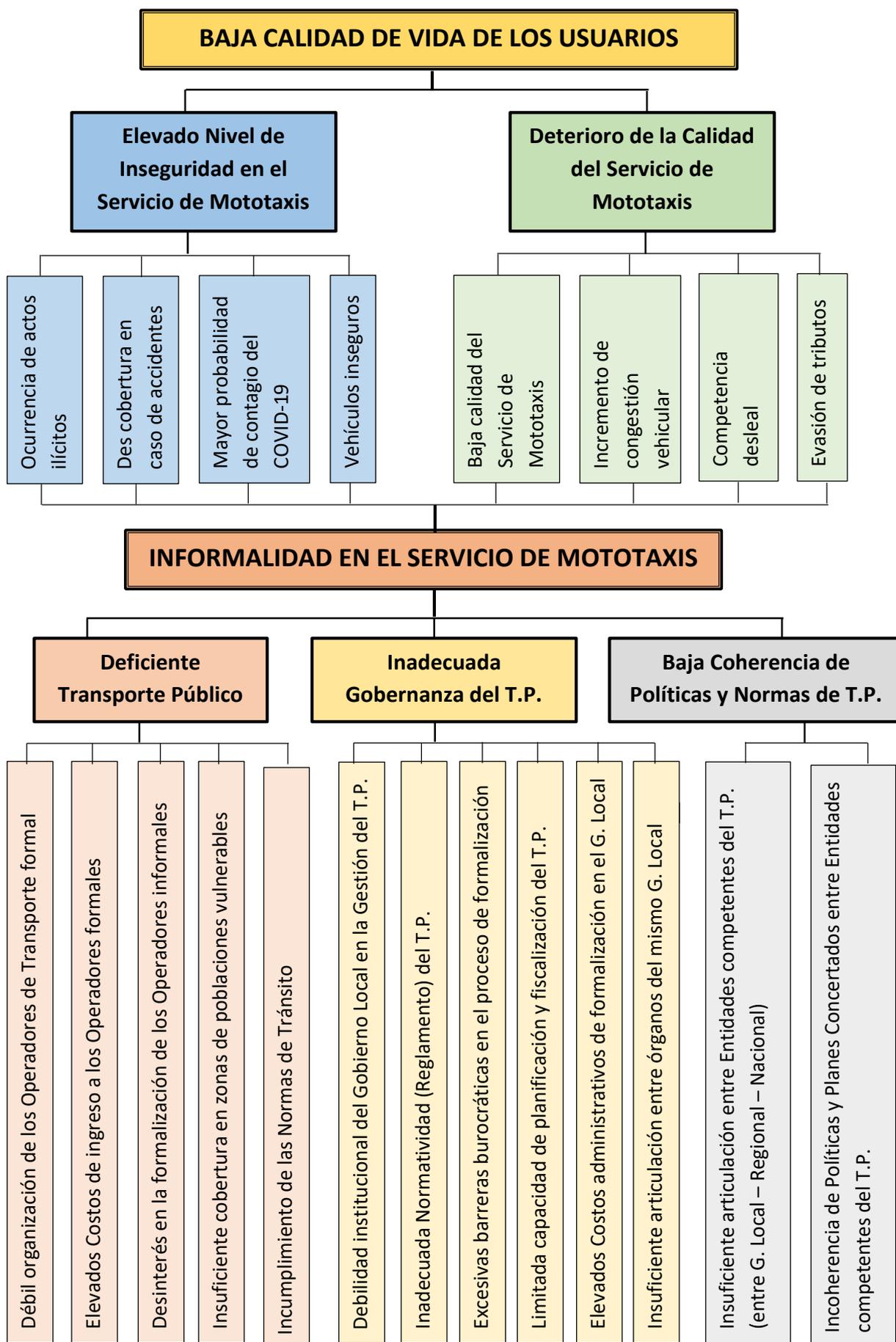


Firma del participante

Anexo 8: Panel fotográfico de entrevistas



Anexo 9: Árbol de problema, causas y efectos



Anexo 10: Clasificación del RENAT

Reglamento Nacional de Administración del Transporte (RNAT)

D.S. N° 017-2009-MTC

Clasificación del Servicio de Transporte Terrestre (STT)

Criterio de Clasificación (*) – Clasificación - Sub Clasificación – Modalidades.

- A. Por el ámbito Territorial.
 - a. STT de ámbito Nacional.
 - b. STT de ámbito Regional.
 - c. STT de ámbito Provincial.
- B. Por el Elemento Transportado.
 - a. STT de Personas.
 - b. STT de Mercancías.
- C. Por la Actividad realizada.
 - a. Servicio de Transporte Público de Personas.
 - ST Público Regular de Personas:
 - Servicio Estándar.
 - Servicio Diferenciado.
 - ST Público Especial de Personas:
 - ST Turístico.
 - ST de Trabajadores.
 - ST de Estudiantes.
 - ST Social.
 - ST en Auto Colectivo.
 - ST en Taxi.
 - b. Servicio de Transporte Público de Mercancías.
 - ST de Mercancías en General.
 - ST de Mercancías Especiales :
 - ST de Materiales y Residuos Peligrosos.
 - ST de Envíos de entrega rápida.
 - ST de Dinero y Valores.
 - c. Servicio de Transporte Internacional.

(*) Los distintos criterios de clasificación son complementarios entre sí, por lo que no son excluyentes.

Anexo 11: Proceso de formalización en la M.D. de Huanchaco

PROCESO DE FORMALIZACIÓN DEL SERVICIO DE MOTOTAXIS

PERMISO DE OPERACIÓN

- Procedimiento: Permiso de Operación del Transportador
- Descripción: Permiso para prestar el Servicio de Mototaxis dentro del Distrito
- Solicitante: Asociación/Empresa de Mototaxis
- Producto/Servicio: Resolución Sub Gerencial
- Vigencia: 6 años
- Tiempo de trámite: 5 días
- Costo: S/ 76.70

AUTORIZACIÓN DE PARADEROS

- Procedimiento: Autorización de Paraderos
- Descripción: Autorización para el Uso de Paraderos en la vía pública
- Solicitante: Asociación/Empresa de Mototaxis
- Producto/Servicio: Resolución de Alcaldía
- Vigencia: 1 año
- Tiempo de trámite: 30 días
- Costo: S/ 12.70

HABILITACIÓN DEL VEHÍCULO

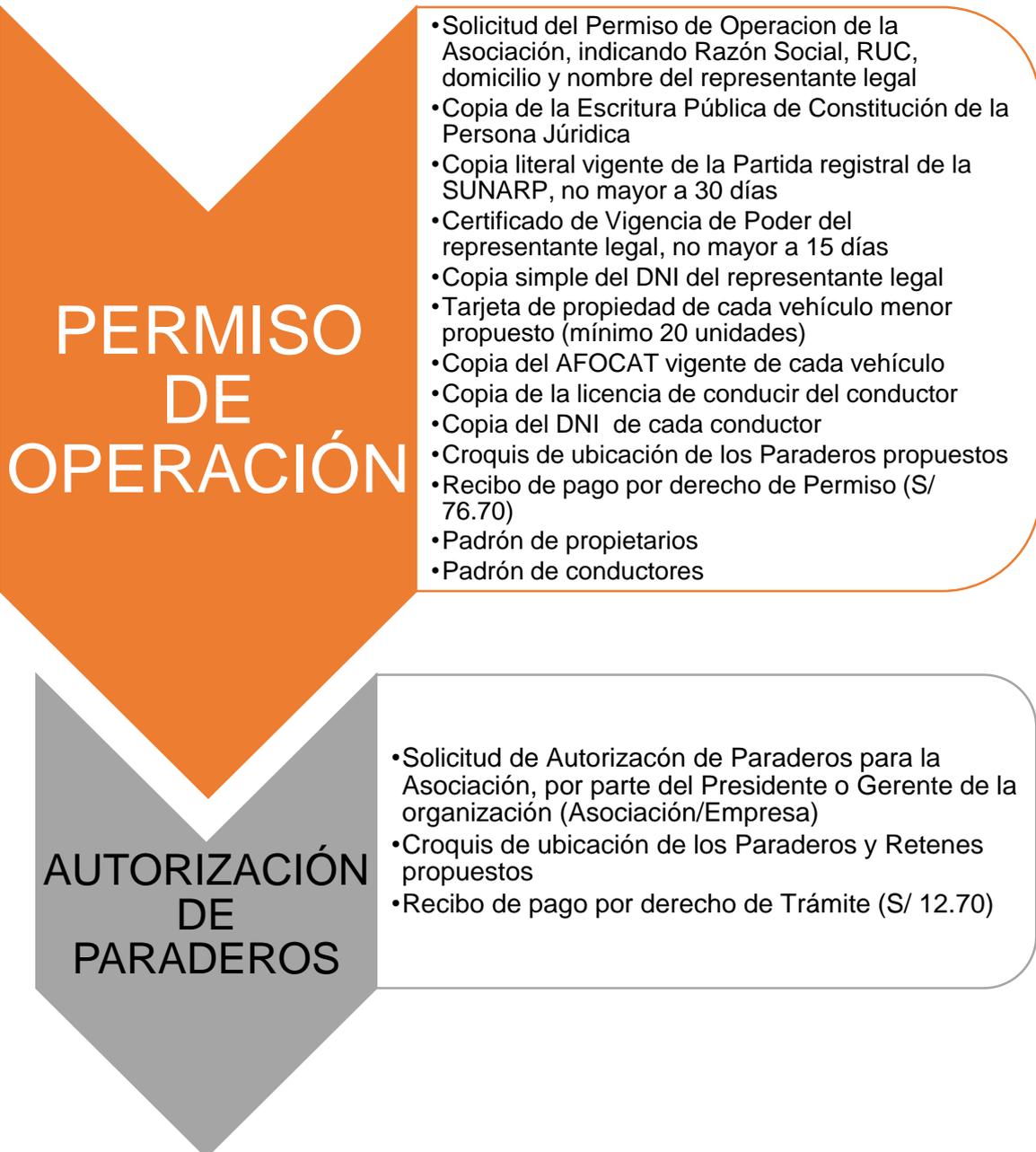
- Procedimientos: Constatación de Características - Tarjeta de Circulación - Sticker de vehículo autorizado
- Descripción: Procedimientos para Habilitar el vehículo en el servicio de transporte público
- Solicitante: Propietario del Vehículo Menor
- Producto/Servicio: Constancia + Tarjeta de Circulación + Sticker
- Vigencia: 1 año
- Tiempo de trámite: 30 días
- Costo: S/ 87.44

HABILITACIÓN DEL CONDUCTOR

- Procedimiento: Credencial del Conductor
- Descripción: Habilitación del conductor para conducir un vehículo menor (Mototaxi)
- Solicitante: Conductor
- Producto/Servicio: Credencial del Conductor (Fotocheck)
- Vigencia: 1 año
- Tiempo de trámite: 20 días
- Costo: S/ 53.00

Anexo 12: Requisitos para formalización en la M.D. de Huanchaco

REQUISITOS DE LA MDH PARA FORMALIZACIÓN EN EL SERVICIO DE MOTOTAXIS



REQUISITOS DE LA MDH PARA FORMALIZACIÓN EN EL SERVICIO DE MOTOTAXIS

HABILITACIÓN DEL VEHÍCULO

- Solicitud de Certificado de Habilitación Vehicular, por parte del Presidente o Gerente de la organización (Asociación/Empresa)
- Contar con AFOCAT vigente
- Ficha de Constatación de características aprobada
- Cumplir las condiciones del vehículo, establecidas en el Reglamento
- Copia de la Tarjeta de propiedad
- Copia de la Licencia de conducir del conductor
- Copia del DNI del propietario
- Copia del DNI del conductor
- No tener papeletas pendientes de pago
- Recibo de pago por derecho de Habilitación (S/ 87.44)

HABILITACIÓN DEL CONDUCTOR

- Solicitud de Credencial del Conductor, indicando los datos del conductor: nombres y apellidos, fecha de nacimiento, número de DNI, domicilio y teléfono, número de Licencia de conducir, categoría y clase de licencia
- Fotografía a color (tamaño carné con fondo blanco)
- Copia de la Licencia de conducir del conductor
- Copia del DNI del conductor
- Copia del Certificado del curso de educación vial
- Declaración jurada simple comprometiéndose a auxiliar a los lesionados en caso de accidentes
- No tener papeletas pendientes de pago
- Recibo de pago por derecho de Habilitación (S/ 53.00)

Anexo 13. Marco supra nacional y marco nacional de políticas públicas

Agenda 2030 y 17 ODS	Acuerdo Nacional 35 Políticas de Estado	Política General de Gobierno	PDN Plan Bicentenario	PDRC La Libertad	PDLC Trujillo
<p>Con respecto a la Informalidad, la Agenda 2030 establece en su Objetivo 8 Promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y productivo y el trabajo decente para todos; en ese esfuerzo los países deben crear las condiciones necesarias para que su población accedan a empleos decentes; y para ello, señala como una de sus metas: promover Políticas orientadas al desarrollo que apoyen las actividades productivas, la creación de puestos de</p>	<p>Dentro del Tercer Objetivo Nacional, Competitividad del país, la Política 18 instituye la búsqueda de la Competitividad, Productividad y Formalización de la actividad económica; comprometiéndose el Estado a, promover y lograr la formalización de las actividades y relaciones económicas en todos los niveles de gobierno. Para ello, el Estado garantizará un marco legal que</p>	<p>En el Eje 2, Reactivación Económica y de actividades productivas con desarrollo agrario y rural, el Estado se traza como lineamiento: promover el empleo decente y la empleabilidad; y para ello, la línea de intervención a seguir es: promover la formalización de pequeñas y medianas empresas, a través de mecanismos de inclusión para el empleo informal.</p>	<p>El Eje Estratégico 3, Estado y Gobernabilidad, está enfocado en mayor medida en que el Estado debe orientarse al servicio de los ciudadanos y la promoción del desarrollo; y para ello, la función pública debe ser eficiente, democrática, transparente, descentralizada y participativa, y para lograrlo se debe realizar una profunda Reforma del Estado, lo que implica también una reforma de las entidades públicas y una mejora fundamental de los servidores y funcionarios públicos</p>	<p>El Objetivo Estratégico Regional 3 establece: Desarrollar y consolidar institucionalidad pública, conteniendo como Acción Estratégica: Institucionalización de un marco regulatorio estable y coherente que promueva la inversión privada y alianzas público privadas en pro del desarrollo regional, siendo esta acción</p>	<p>En el Objetivo Estratégico 2, Mejorar la competitividad empresarial en la provincia, las Acciones Estratégicas contempladas no consideran la promoción de la formalización como aspecto a tener en cuenta, orientándose en el mejoramiento de la infraestructura vial para el</p>

<p>trabajo decentes, el emprendimiento, la creatividad y la innovación, y fomentar la formalización y el crecimiento de las microempresas y las pequeñas y medianas empresas.</p>	<p>promueva la formalización y la competitividad de la actividad económica; procurará una simplificación administrativa eficaz; y eliminará las barreras de acceso al mercado. En el Cuarto Objetivo Nacional, Estado Eficiente, Transparente y Descentralizado</p>			<p>primera prioridad para el gobierno regional.</p>	<p>desarrollo empresarial.</p>
<p>Con respecto al Transporte Público, la Agenda 2030 establece en su Objetivo 11 Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles; en ese esfuerzo los países deben proyectar un futuro para las</p>	<p>La Política 34, respecto al Ordenamiento y Gestión Territorial, el Estado se compromete a, establecer un Sistema Nacional de Gestión Territorial con el cual se</p>	<p>En el Eje 5, Descentralización, Fortalecimiento Institucional y del Servicio Civil, el Estado se traza como lineamiento: determinar acciones para el fortalecimiento del Ordenamiento</p>	<p>El Eje Estratégico 4, Economía, Competitividad y Empleo, tiene como Objetivo Nacional una economía competitiva con alto nivel de empleo y productividad, mediante el cual el Estado debe lograr una económica dinámica y diversificada, dentro de un marco</p>	<p>El Objetivo Estratégico Regional 4, establece: Desarrollar competitividad regional y diversificación productiva con empleo adecuado y</p>	<p>El Objetivo Estratégico 8, contribuir a la institucionalización y participación ciudadana, solo se considera dos Acciones Estratégicas, pero sin tener</p>

<p>ciudades donde se siga prosperando y creciendo a través de oportunidades, con acceso a servicios básicos, energía, vivienda y transporte; y para conseguirlo, señala como una de sus metas: proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial.</p>	<p>uniformicen los instrumentos técnicos y normativos para concertar las Políticas Nacionales, Sectoriales y los Planes de Desarrollo Regionales y Locales, orientados a implementar las prioridades del país</p>	<p>Territorial en el Perú; y para ello, la línea de intervención a seguir es: impulsar el marco normativo y la implementación de mecanismos de coordinación que prioricen acciones para la planificación del territorio; así también, fortalecer la descentralización e institucionalizar la articulación territorial de las Políticas Nacionales.</p>	<p>normativo estable y políticas económicas coherentes, que promueva la inversión privada con alta generación de empleo, y elevada productividad del trabajo; teniendo como lineamiento de política económica el Empleo, y para ello, se debe reducir la informalidad urbana, incentivar la formalización del empleo y simplificar los trámites y requisitos para el funcionamiento de las micro y pequeñas empresas.</p>	<p>productivo; comprendiendo como Acción Estratégica: Promoción de la formalización de las empresas en la región, a través de la gestión de parques industriales – tecnológicos – ecológicos, cadenas de valor, entre otros.</p>	<p>énfasis en el marco normativo necesario para fortalecer la institucionalidad pública.</p>
<p>Otro aspecto importante de la Agenda 2030 lo establece en su Objetivo 17 Fortalecer los medios de implementación y revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible; señalando que, para lograr</p>					

<p>instaurar los ODS es necesario Alianzas entre los gobiernos, el sector privado y la sociedad civil, a nivel mundial, regional, nacional y local; en ese sentido los gobiernos deben reformular los marcos regulatorios, fortalecer los mecanismos nacionales de vigilancia y la función de fiscalización; y para ello, indica como una cuestión sistémica importante la coherencia normativa e institucional.</p>					
--	--	--	--	--	--